This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

TRATOS

PERÚ

GIERNO

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, CONTRATOS

Y DEMAS DOCUMENTOS

RELATIVOS Á LOS FERROCARRILES DEL PERÚ

HECHA DE ORDEN

DE

D. ENRIQUE MEIGGS

Y REIMPRESA POR DISPOSICION DEL SEÑOR MINISTRO DE GOBIERNO

D. AURELIO GARCIA Y GARCIA.

TOMO I.

LIMA

IMPRENTA DEL ESTADO, CALLE DE LA RIFA NUM. 58.

1876.

Señor D. Enrique Meiggs.

Muy Señor mio.

En Diciembre de 1871 tuve la dicha de enviar á U., impresa ya, la primera edicion del presente libro, idea de U. cuyo desempeño tuvo la bondad de confiarme y que yo realicé cuanto mejor pude, en medio del sinnúmero de dificultades con que asédia al coleccionista la falta de archivo.

Aquella edicion desapareció, tiempo ha, y porque hace falta á cuantos tienen que entenderse en asuntos de ferrocarril, el bizarro Ministro que fué de Gobierno Sr. D. Aurelio García y García me animó á imprimir esta nueva edicion, con aquel deseo del bien y la honrada entereza que muy altos fines le deparan en su carrera de hombre de Estado.

Aquí presento á U. su obra nuevamente, si bien en forma del todo distinta á la primera: para obviar dificultades en la busca de documentos, he colocado juntos los que pertenecen á cada camino, yendo estos por órden alfabético, de manera que una rápida ojeada baste para encontrar la cita que hace falta.

Que U. reciba con agrado esta prueba de agradecimiento á sus bondades conmigo, desea de veras S. S.

Simon Camacho.

Lima, Diciembre 31 de 1876.

Deber mio es dar aquí públicamente las gracias á los señores que me han facilitado la busca de documentos para esta coleccion, empresa de cuyas dificultades solo pueden darse cuenta los que á semèjantes tareas se hayan dedicado alguna vèz para poner en tormento la paciencia donde verdaderamente no hay archivo.

Sin embargo de que siempre vale mas no citar nombres propios, ingratitud sería no hacerlo con los de los empleados del señor Meiggs, que han puesto á mi disposicion cuantos papeles manejan; los de la Junta Central de Ingenieros, incansables en favorecer mi propósito; los del Ministerio de Gobierno, cuya bondad he tenido que poner á prueba en infinitas ocasiones y á todas horas, especialmente la de los señores del Archivo y de la Mesa de Partes, que no parece sino que hubiesen trabajado en asunto propio, sin mas recompensa que la que hoy tenemos todos en la obra de haber servido al Perú.

LOS

FERROCARRILES DEL PERU.

Ferrocarril de Arequipa á Puno.

Ordénanse los estudios.

Lima, Octubre 9 de 1868.

Al Señor Prefecto del Departamento de Arequipa.

Los señores Representantes de los Departamentos de Puno y Cuzco se han acercado al Gobierno manifestándole que Don Enrique Meiggs podria emprender los estudios de las líneas férreas que partan de esa ciudad, hasta las del Cuzco y Puno; y el Gobierno adunándose á las ideas de los expresados Representantes, y animado del mas vivo sentimiento por favorecer y prestar una decidida cooperacion á esta clase de empresas, cuyos benéficos resultados no solo contribuyen al progreso y adelanto de los lugares en que se implantan, sino que tienden de una manera positiva al bien de la República, no tendria inconveniente alguno para aceptar la propuesta que hiciese el referido Meiggs para hacer los estudios de las mencionadas líneas, bajo las mismas bases de la que hizo para el ferrocarril de Jauja.

Con tal objeto puede US. proporcionar al señor Meiggs todos aquellos datos y facilidades que pudiese necesitar y estuviesen al alcance de esa Prefectura, para el indicado fin, dando US. cuenta á este Ministerio, para que el Gobierno pueda en seguida dictar las medidas que fueren convenientes.

Dios guarde á US.—P. GALVEZ.

Ley general sobre construccion de ferrocarriles y emision de bonos.

EL CIUDADANO JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

Que es deber de la representacion nacional facilitar la comunicacion entre los pueblos, fomentando la construccion de ferrocarriles en todo el territorio de la República;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Se autoriza al Poder

Ejecutivo para que conforme á la ley de 8 de Noviembre de 1864, proceda á contratar, prévios los estudios necesarios y presupuestos respectivos, la construccion de los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco; de Chimbote á Santa ó á Huaraz; de Trujillo á Pacasmayo y Cajamarca; de Lima á Jauja y la de los demas que necesite la República.

Art. 2º Se le autoriza asimismo para que, si lo estima conveniente, pueda emitir bonos, cuyo servicio hará el Gobierno, que ganen el seis por ciento de interes anual, y que tengan un dos por ciento de amortizacion acumulativo, siempre que los empresarios reciban los bonos á la par, y convengan en que dicha amortizacion principie á los diez años.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, á 15 de Enero de 1868. — JOSE RUFINO ECHENIQUE, Presidente del Senado.—JUAN OVIEDO, Presidente de la Cámara de Diputados. — FRANCISCO CHAVEZ, Secretario Senador. — PEDRO BERNALES, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á 15 de Enero de 1868. — JOSÉ BALTA. — P. GALVEZ.

Trazo final.

Lima, Setiembre 20 de 1869.

Presentados los estudios, trazos, perfiles y presupuesto á que se refiere el anterior oficio, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º de la ley de 8 de Noviembre de 1864; nómbrase por parte del Estado al ingeniero D. Gerrit Backus, para que de acuerdo con el que nombre el empresario D. Enrique Meiggs, se forme el trazo final y se rectifique el presupuesto de la línea férrea de Arequipa á Puno.

Regístrese.— Rúbrica de S. E.— VELARDE.

Lima, Setiembre 24 de 1869.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Señor:

En cumplimiento del cargo con el que US. me honró para examinar el trazo de la línea de Arequipa á Puno, y rectificar el presupuesto en compañía del ingeniero que nombre el empresario señor D. Enrique Meiggs, quien designó al señor D. Ernesto Malinouski, y despues de haber examinado junto con él los planos y documentos, tengo el honor de exponer á US. el resultado á que hemos llegado.

El trazo ha sido estudiado con toda la inteligencia que se debia esperar del personal que el señor Meiggs empleó para ello y no da lugar á observaciones.

En cuanto al presupuesto que en general ha sido calculado muy racionalmente, contiene algunos artículos susceptibles de reduccion en los precios de corte de peñolería, para la formacion del camino; así el metro cúbico de cortes de aglomeracion debe ser reducido á 4 soles 50 centavos y el de cortes en roca dura á 3 soles 50 centavos y el de roca regular á 3 soles; lo que produce una reduccion total de $ 1.122,095 ó sea en números redondos de $ 1.000,000. Por consiguiente, opino que el presupuesto total debe ser fijado en 30.000,000 soles en lugar de los 34.700,009 soles.

En cuanto á los gastos relativos al trazo y que ascienden á 46,000 soles, debo observar que aunque el total no está acompañado de las facturas que quedaron en manos del ingeniero en jefe en Arequipa,

con todo, en vista de que la extension de la línea es de 230 millas inglesas, y que por consiguiente el precio por milla no llega sino á 200 soles, este gasto debe considerarse como sumamente moderado, y no da lugar á ser observado.

Dios guarde á US. — GERRIT S. BACKUS, ingeniero del Estado.

El ingeniero nombrado por el empresario Sr. D. Enrique Meiggs acepta en su totalidad las justas condiciones del señor D. Gerrit S. Backus. — ERNESTO MALINOUSKI.

Convocatoria.

Lima, Setiembre 24 *de* 1869.

Estando terminada la rectificacion que han practicado los ingenieros Backus y Malinouski, en el trazo final y consiguiente presupuesto del estudio del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno; convóquense las respectivas propuestas para la ejecucion de tan importante obra.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Bases para el remate.

Lima, Setiembre 25 *de* 1869.

Estando terminados los estudios del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno que por ley de 15 de Enero de 1868 se autorizó al Poder Ejecutivo, para que conforme á la de 8 de Noviembre de 1864, pudiese contratar la construccion del citado ferrocarril, se dispone: que se admiten propuestas cerradas por el término de cuarenta dias para la construccion del citado ferrocarril, sea por cuenta del Estado ó por una empresa particular, acompañando una garantía de quinientos mil soles, á satisfaccion del Cajero Fiscal de este Departamento y sujetándose á las bases siguientes.

ESPECIFICACION.

A. *Trabajos de formaciou del camino.*

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo tanto en excavacion como en terraplen cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida tres metros y setenta centímetros á treinta centímetros mas abajo de la gradiente.

2. Los socavones tendrán cuatro metros ochenta centímetros de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el material como en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socavones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en cortes de roca sólida: en todos los demas cortes y terraplenes será el natural.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un seis por ciento de altura.

5. Donde sean necesarias las alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedras.

6. La gradiente máxima será de tres por ciento en curvas de ménos trescientos metros de radio y de cuatro por ciento en los demas casos.

7. El radio mínimo de las curvas será de ciento diez metros.

8. Los viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tendrán estribos de piedra ó de fierro.

9. No hay necesidad de lastrar el camino; pero los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera

segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion pueden hacerse en piedra seca, sujetos como en todos los demas, á la prevencion que menciona el artículo 2 F.

B. *La via.*

1. Ancho de la via entre los rieles un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2. Forma del riel la que se denomina T.

3. Peso del riel treinta y un kilógramos y medio por metro.

4. Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce, amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par cuando ménos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. *(Fish plates suspended joints.)*

5. Cruceros y puntas de acero de *Bessemmer.*

6. Pernos americanos hechos por máquina.

7. Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés ó pino colorado de California.

8. La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura, y los pasos en las curvas serán ajustados á ellas antes de su colocacion.

9. Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. *Estaciones.*

I. Debiendo la prolongacion del ferrocarril de Mejía hasta Puno producir un aumento considerable en el tráfico de pasajeros y mercaderías, el contratista del presente camino quedará obligado á extender y ensanchar en las proporciones que se requiera, todos los edificios y dependencias de la estacion de Arequipa correspondientes á la línea en actual construccion, sujetándose á lo prevenido en el artículo 2 F.

La estacion de Puno abrazará:

1º Un edificio que contenga:

(A) Salones amueblados para pasajeros de primera clase y otros para los de segunda, en departamentos separados para los pasajeros que llegan y los que salen.

(B) Las boleterías necesarias con sus aparatos.

(C) Oficinas para recibir y entregar equipajes separados, con los aparatos y muebles necesarios.

(D) Oficinas de equipajes olvidados.

(E) Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase separados, y los de hombres separados de los de mujeres.

(F) Urinarios para pasajeros de primera y segunda clase separados.

(G) Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas para los empleados.

(H) Un salon amueblado para el directorio.

2º Un edificio para acomodar lo ménos seis locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para composturas de locomotoras con todos los útiles y la maquinaria necesaria y viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

5º Un edificio ó corral para carbon y leña.

6º Los tanques necesarios de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno doscientos galones, con sus aparatos correspondientes.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar carros cargados, patente "Fairbank."

8º Una tornamesa de quince metros de diámetro, patente "Sellers," de Filadelfia.

9º Una ramada para los carros.

10. Un embarcadero en ranfla para bestias.

II. Habrá estaciones de segunda clase en los puntos siguientes:

Yura,
Uyupampa,
Cañagua,
Colca,
Maravillas y
Juliaca.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

(A) Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de primera y segunda clase.

(B) Una boletería con sus aparatos.

(C) Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas con una division para guardar los equipajes que convenga.

(D) Un local para *bufete.*

(E) Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase y los de hombres separados de los de mujeres.

III. Habrá estaciones de tercera clase en los lugares siguientes:

Piedra Picchu,
Lomas del Quisco,
Pampas de Cimarrones,
Rio Sumbay,
Crucero,
Lagunillas,
Cayataya ó Las Huertas,
Cabanillas,
Caracoto y
Haluncolla.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

(A) Un tanque de fierro batido.

(B) Un paradero con su boletería y aparatos correspondientes.

D. *Material rodante.*

1. Diez y seis locomotoras americanas de primera clase para carbon bituminoso (Bisle's safety truck) y con los últimos adelantos, y capaces de arrastrar de subida cincuenta toneladas netas de carga, es decir, fuera del peso propio y el de los carros, y á razon de diez y seis kilómetros por hora, sobre gradientes de cuatro por ciento combinadas con curvas de trescientos metros de radio.

2. Todos los coches y wagones tendrán dos *bogies* de cuatro ruedas cada uno, y los coches serán para sesenta pasajeros cada uno.

Ocho coches para pasajeros de primera clase con centro elevado y segun los últimos adelantos y algunos con lugar excusado.

Dos coches mixtos.

Doce coches de segunda clase, algunos con lugar excusado.

3. Cien carros americanos cerrados, de ocho ruedas, para conducir cada uno cuando menos diez toneladas de carga.

4. Cien carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

5. Cinco carros cerrados para equipajes.

6. Diez carritos de mano.

7. Ocho carros para ganado.

8. Las ruedas de toda clase han de ser *cast iron chilled wheels.*

9. Telégrafo de sogas en los coches.

Una línea telegráfica á lo largo del camino, provista de las oficinas, enseres y aparatos correspondientes en cada una de las estaciones de primera y segunda clase.

Prevenciones generales.

1. Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2. Los planos para puentes, estaciones y en general para toda obra de arte, así como para cualesquiera nuevos trazos, serán sometidos al ingeniero inspector del Gobierno para su exámen y final aprobacion.

3. El ingeniero inspector que nombre el Supremo Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

Los trabajos deberán comenzarse á los dos meses despues de celebrado el contrato, y la línea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Estado, caso de faltar, la garantía prestada y sin perjuicio de la multa y demas condiciones que se estipulen en el referido contrato.

El Gobierno aceptará la propuesta que crea mas conveniente en vista de las garantías que ofrezcan los proponentes, para la mas pronta y segura realizacion de la empresa, previniéndose que vencido el término de los cuarenta dias, durante los que deben de publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro procederá á la apertura de dichas propuestas, á las dos de la tarde en el salon de su despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los interesados. — VELARDE.

Aviso oficial.

En cumplimiento del supremo decreto de esta fecha, el dia 3 del próximo mes de Noviembre se vence el término de los cuarenta dias fijados en la convocatoria de las propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, previniéndose que en dicho dia se verificará la apertura de las mencionadas propuestas, con arreglo á las bases fijadas en el supremo decreto citado ántes.

Lima, Setiembre 25 de 1869.— El Jefe de la Seccion de Obras Públicas. — JOSÉ NAVARRO.

El pueblo agradece la obra ordenada.

Arequipa, Octubre 4 de 1869.

Al Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Tengo el honor de decir á US. en contestacion á su estimable oficio de 25 de Setiembre último, en el que se sirve incluirme *El Peruano*, en el que se hallan insertas las bases para la construccion de un ferrocarril trasandino entre esta ciudad y la de Puno, que este vecindario se halla completamente reconocido á las señaladas manifestaciones del paternal cariño de S. E., realizadas por el digno órgano de US. Inmensos é invalorables son, señor Ministro, los beneficios que recibirá Arequipa con aquella obra, lo mismo que los Departamentos del Sur; su vida industrial y fabril será mas poderosa, el ciudadano conocerá las ventajas del trabajo y las guerras intestinas desaparecerán, no lo dudo, para siempre.

Dignáos, señor Ministro, poner en conocimiento de S. E. el Presidente el contenido de este oficio, y de aceptar mis cordiales felicitaciones por la parte que ha cabido á US. en la iniciativa de la obra mencionada.

Dios guarde á US.—S. M.—ANTONIO RODRIGUEZ RAMIREZ.

Contrato.

Lima, Diciembre 18 de 1869.

Vistas las propuestas de D. Enrique Meiggs y D. Antonio Salinas presentadas con motivo de haberse expedido el decreto de 25 de Setiembre último convocándose propuestas para la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno; y resultando que observadas las prescripciones que previene la ley de 8 de Noviembre de 1864, la comision especial de ingenieros ha probado los trazos, planos y presupuestos, bajo los cuales debe procederse á la construccion del mencionado ferrocarril: que en el exámen comparativo practicado por la comision de comerciantes acerca de las referidas propuestas, se manifiesta que ninguna de ellas es aceptable en cuanto se refieren á recibir el precio en dinero para construir la referida via, y sí lo es la propuesta de Meiggs para verificarlo por cuenta del Gobierno, recibiendo en bonos el valor presupuestado, con tal que se conforme con las condiciones que establece dicha comision: que el fiscal de la Excelentísima Corte Suprema ha dictaminado en el mismo sentido que la comision, sentando las bases del contrato en íntima relacion

con el ferrocarril de la Oroya, por cuyo motivo se mandó poner en conocimiento de Meiggs, quien se conformó aceptando las bases y condiciones referentes á su propuesta, segun lo comprueba el pliego que ha presentado y que se ha mandado agregar al expediente de la materia: que llenados todos los requisitos legales, el Gobierno debe determinar la propuesta que sea mas ventajosa, á fin de realizar una obra de tan vastos resultados para el adelanto y prosperidad de todos los pueblos del sur de la República; de conformidad con lo informado por la comision financiera, con el dictámen fiscal y en cumplimiento de la ley especial de 13 de Enero último, por la que se facultó al Gobierno para la construccion del mencionado ferrocarril; se admite y se acepta la propuesta de D. Enrique Meiggs con las modificaciones acordadas y bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Enrique Meiggs por sí y por sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, con sujecion al plano y trazo hechos por el ingeniero en jefe D. Juan L. Thorndike y con las modificaciones determinadas por la comision de ingenieros en su informe de 6 de Noviembre último, y los cuales quedarán archivados y sellados en el Ministerio del ramo.

2ª El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 25 de Setiembre último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de cuatro meses para principiar la obra, en lugar de los dos meses que se fijaron en el artículo 3º de las prevenciones generales.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre al efecto. El Gobierno nombrará además, de su cargo y cuenta uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dicho material en el lugar en que se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de via y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21 como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutase conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, y en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si

este no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada linea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público en el término de cinco años que empezarán á correr á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la via y dependencias, ya sean de propiedad de Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir la linea por secciones, estará obligado el empresario á entregarla de ese modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrare, serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú llamados á intervenir en la celebración ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos asiáticos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la linea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil durante la obra, y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13. El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores, el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa

ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveduria de empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase algunos terrenos de corporacion ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminando este, han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la línea, gravando estas responsabilidades sobre el contratista.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se emplee en este género de obras:

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjitas, garvanzos, frangollo, huecillo, galleta y harina:

3º Toda especie de forraje para bestias:

4º Pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriere.

Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede al contratista internar y hacer uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer, con este objeto y con el de procaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril de Puno, queda estipulado, que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad consignados á la empresa, podrán tocar directamente en el puerto de Islay ó en las caletas de Mejia ó Mollendo, y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de comercio y aduanas, respecto á los puertos mayores.

20. El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones, miéntras du-

re la construccion de la obra, haciendo uso de quince ó mas carros y un coche que necesite el ferrocarril de Moyendo á Arequipa, debiendo reemplazarlos al año con otros pertenecientes al ferrocarril de Puno; pero pudiendo hacer uso gratis de las locomotoras del de Arequipa.

21. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs ó á sus herederos, albaceas ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, es decir, por la via ferrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de treinta y dos millones de soles, ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectue le emision de bonos conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interés al año, y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

22. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc*, por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado del contratista. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

El Gobierno, de acuerdo con el contratista, firmará por un decreto especial la redaccion, forma, série, garantias, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

24. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocaril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, conforme á la cláusula 3ª, abandonando en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con el contratista, tan luego como se presenten, las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuasen en el territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compras de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra; el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de siete millones de soles en vales pro-

visionales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interés al año. Estos vales servirán de suficiente título, para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda.

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion, en cuanto á su importe, con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales, de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

25. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á éste el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultase en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que hayan de hacérsele.

26. Los certificados de pagos firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

27. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientes ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de compararlos por el costo de la factura y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion.

28. El contratista en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista, cuando terminen las resposabilidades contraidas por este contrato, abonándose entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interés.

29. De este fondo depositado, en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la idemnizacion de que se ocupan las cláusulas 5ª y 8ª

30. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó los que legítimamente lo representen su sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

31. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

32. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

33. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excepcion del pago de contribucion de timbres.

34. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades ú otras cosas explotables, desde luego serán de propiedad del Estado; el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le respecta, y en especial, para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas veintiuna, veintidos, veintitres y veinticuatro, y para que prévia aceptacion del empresario Meiggs de las precedentes bases, se extienda la respectiva escritura.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E.—SECADA.

Comision de compra.

Chorrillos, Febrero 15 de 1870.

Habiéndose reservado el Gobierno en la cláusula tercera de los decretos de 18 de Diciembre del año próximo pasado, la facultad de nombrar los comisionados que deben inspeccionar la compra de materiales que se han de emplear en la construccion de los ferrocarriles de esta ciudad á la Oroya y de Arequipa á Puno; nómbrase á los ingenieros D. Eduardo Woods y D. Walton W. Evans, actuales comisionados para la inspeccion de la compra de materiales del ferrocarril de Mejía á Arequipa; al primero para los mercados de Inglaterra y al segundo para los de los Estados Unidos.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —SECADA.

Comision de ingenieros inspectores.

Chorrillos, Febrero 15 de 1870.

En cumplimiento de lo dispuesto por los decretos de 18 de Diciembre del año próximo pasado, relativos á la construccion de las lineas ferreas comprendidas entre el Callao y la Oroya y de Arequipa á Puno; nómbrase por parte del Gobierno inspectores de dichas lineas á los ingenieros del Estado D. Pedro Marzo, para la seccion comprendida entre el Callao y la cordillera de Piedra Parada, debiendo nombrarse posteriormente al que deba intervenir en la segunda seccion hasta la Oroya; á D. Gerrit S. Backus, para la establecida entre la ciudad de Arequipa y el punto denominado Huayati, y á D. Federico Hohaguen, para la otra parte desde el citado punto hasta la ciudad de Puno; dénseles las respectivas instrucciones.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Depósito para estar á las resultas en lí'is de expropiacion.

Chorrillos, Marzo 22 de 1870.

Visto el anterior recurso de D. Enrique Meiggs, contratista para la obra de los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, y teniendo en consideracion: que aprobados por el Gobierno los trazos definitivos de los mencionados ferrocarriles, no pueden alterarse en manera alguna, por cuanto á que han sido considerados por los ingenieros como los mas convenientes, y que cualquiera variacion

que se hiciese en la linea, paralizaria la ejecucion de los trabajos, ocasionando nuevos gastos y dificultades para la terminacion de la obra; que para evitar los obstáculos que se suscitan por los particulares, cuando haya necesidad de tomar parte de sus fundos por tener que atravesar por ellos la linea ferrea, conviene allanar esas dificultades, depositándose por el empresario en la caja fiscal del Departamento la suma necesaria para responder por el valor de las indemnizaciones, mientras se ventilan los respectivos juicios de expropiacion forzosa; que con el fin de acelerar la pronta terminacion de los juicios que haya necesidad de seguirse, es indispensable que los agentes fiscales, como defensores de los intereses del Estado, sean los encargados de activarlos, para que se concluyan en el menor tiempo posible; que este procedimiento conviene recíprocamente á los interesados; que no deben por motivo alguno interrumpirse los trabajos de los mencionados ferrocarriles, para cuya realizacion se comprometió el Gobierno á dar todas las facilidades al empresario, segun las cláusulas 14 y 15 del contrato celebrado á ese respecto; que el decreto de 8 del presente pone término á las cuestiones suscitadas con los propietarios de tierras en lo relativo á la tasacion y expropiacion de estas, cuando se trata de obras de pública utilidad; que es deber del Gobierno cautelar los intereses del fisco y los de los particulares, arreglándose á las leyes y disposiciones vigentes; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema, se declara: que el citado contratista D. Enrique Meiggs lleve adelante los trabajos que tiene emprendidos en dichos caminos, consignando en la caja fiscal de este Departamento cincuenta mil soles para responder por los resultados de las reclamaciones que se originen ó demandas que se interpongan, sin perjuicio de los convenios que pudiera hacer el empresario con los interesados, debiendo el Gobierno dictar las medidas mas eficaces á fin de que las autoridades departamentales expidan las órdenes conducentes para que los trabajos no se interrumpan por motivo alguno; ofíciese al Ministerio de Justicia para que dicte las respectivas órdenes á las Cortes Superiores de los distritos judiciales, en donde haya ferrocarriles en construccion, con el objeto de que prevengan á los agentes fiscales que como personeros legales del Gobierno interpongan los recursos necesarios en los juicios de expropiacion forzosa que ocurran.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —SECADA.

Estacion.

Lima, Agosto 29 de 1870.

Estando para terminar los trabajos del ferrocarril de Mejia á Arequipa, y siendo por lo tanto necesario determinar el sitio en que debe construirse la estacion de esta ciudad, la que debe servir al mismo tiempo para el ferrocarril de Puno; se resuelve: que dicha estacion se haga en el terreno de la propiedad del señor Goyeneche y de la Sociedad de Beneficencia, que se halla comprendido en el ángulo que forman el camino de Tingo y el de la Ronda; y á una distancia que no exceda de ocho cuadras de la plaza principal. La enunciada estacion tendrá cuando ménos mil doscientos piés de largo, por novecientos de ancho, y se construirá con todas las condiciones necesarias para el cómodo servicio de los dos ferrocarriles á que está destinada.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Abono de pasajes.

Lima, Enero 2 de 1874.

Visto este expediente promovi-

do por la empresa de ferrocarril de Puno, en que solicita el abono de cuatrocientos doce soles valor de los pasajes que proporcionó al oficial y tropa que, de órden del Prefecto de Arequipa marcharon en el mes de Abril último, desde aquella ciudad al lugar denominado Sumbay, con el objeto de aprehender á los criminales que asesinaron al ingeniero de la empresa de carbon de piedra de dicho punto; apruébase la órden del referido Prefecto y en su consecuencia se dispone: que la Caja Fiscal de Arequipa abone á la mencionada empresa del ferrocarril de Puno, los cuatrocientos doce soles que reclama, aplicándose dicho gasto á la partida 739 del pliego 1º del presupuesto general. Páse este expediente al Ministerio de Hacienda, para los fines consiguientes.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Otro pago.

Lima, Agosto 6 de 1874.

Habiéndose ordenado en el decreto que precede, el pago de cuarenta y nueve soles sesenta centavos, por el valor de pasajes y fletes proporcionados en el ferrocarril de Arequipa á Puno, en Marzo último, correspondiente al ramo de Guerra, pase este expediente al Ministerio de Hacienda para que disponga que la caja fiscal de Arequipa satisfaga igualmente á la empresa de dicha línea con cargo á la partida 739 pliego 1º del presupuesto general, los veintiocho soles sesenta centavos que, segun la cuenta adjunta, importan los pasajes y fletes correspondientes al ramo de Policía.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Otro pago.

Lima, Agosto 7 de 1874.

Apruébase la adjunta cuenta ascendente á cuatrocientos veintiun soles noventa y siete centavos, cuyo pago reclama la empresa del ferrocarril de Puno, por los pasajes en el tren, de los jefes, oficiales é individuos de tropa, y por el flete de artículos de guerra que se indican, proporcionados en el mes de Febrero último, de órden de la prefectura de Arequipa: vuelva á la mencionada prefectura con el oficio acordado, á fin de que la referida suma sea de abono en las cuentas que presente dicha empresa por el arrendamiento de la línea.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Estado de los trabajos de la línea.

Lima, Enero 25 de 1872.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En contestacion á la respetable nota de US., fecha 17 del corriente, tengo el honor de informar al Supremo Gobierno sobre el estado exacto en que se encuentran los trabajos de los ferrocarriles de Pascamayo á Cajamarca, del Callao á la Oroya, de Ilo á Moquegua y de Arequipa á Puno, cuya construccion me está encomendada.

FERROCARRIL DE AREQUIPA Á PUNO.

Hay concluidas y prontas para recibir rieles, ó enrieladas, ciento seis millas de terraplen y cortes.

La enrieladura está concluida en un trayecto de veintiocho millas.

El gran viaducto de Arequipa, de 1580 piés de largo, estará concluido en el presente mes é inmediatamente correrán los trenes sobre él.

La construccion de la via permanente ó sea la colocacion de durmientes y rieles, deberá suspenderse por unos tres meses, tiempo que tardará en concluirse el trabajo duro y difícil de las Lomas del Quisco.—Despues de esta interrupcion, el trabajo de enrieladu-

ra puede seguir sin dificultad material alguna, en direccion á Puno; teniendo esperanzas fundadas de concluir y entregar esta línea férrea en veinte meses de la fecha.

Estacion.

Lima, Junio 24 de 1873.

Visto este expediente, en que la Municipalidad del Cercado de Puno, en uso del artículo 44 de la antigua ley de Municipalidades, reclama el derecho de designar el lugar en que debe colocarse en esa capital la estacion del ferrocarril de Arequipa á Puno; y teniendo en consideracion, que el indicado ferrocarril no es una via local, sino nacional, costeada con fondos fiscales, y ademas, que segun el informe de la Junta central de ingenieros, el sitio escogido por el empresario del ferrocarril para colocar la estacion, reune las condiciones especiales que se requieren para esta clase de edificios, y ademas, es el designado en los planos aprobados por el Gobierno; de conformidad con lo expuesto por el Ministerio Fiscal, declárase sin lugar el reclamo de la Municipalidad de Puno, y apruébase el lugar señalado por el empresario del ferrocarril para la colocacion de la estacion de la ciudad de Puno; debiendo hacerse en las curvas de entrada y salida de dicha estacion, las modificaciones que indica la Junta central de ingenieros, á cuyo efecto presentará el citado empresario el respectivo plano para su exámen y aprobacion. Trascríbase al empresario de la línea y á la Junta central de ingenieros.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Fíjase el tipo de los bonos pagados á D. Enrique Meiggs.

En Lima á los seis dias del mes de Julio de mil ochocientos setenta, reunidos en el salon del despacho del señor Ministro de Hacienda y Comercio, su señoria el Dr. D. Nicolás de Piérola y D. Enrique Meiggs, contratista para la construccion de los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, el señor Ministro expuso: que conviniendo á los intereses del Estado y á los del mismo contratista, por las razones por él alegadas, el celebrar un contrato de compra de los bonos en emision dados á Meiggs en virtud de sus contratos y por pago de ellos, proponia á este un contrato de esta especie que permitiese al Gobierno proceder libremente en sus operaciones de crédito, simplificar sus relaciones con el contratista y asegurar á este desde ahora un precio líquido por valor de la construccion. Debatido detenidamente el asunto de una y otra parte, quedó arreglada y convenida la negociacion en los términos siguientes:

1º De los once millones novecientas veinte mil libras, monto total de la emision establecida por los supremos decretos de 31 de Diciembre de 1869 y 27 de Marzo del presente, D. Enrique Meiggs recibirá en bonos la cantidad de ciento sesenta mil libras esterlinas, por las cuales pagará los gastos de emision y demas que se hubiesen ocasionado en la parte que les respecte con relacion al monto total de la emision.

2º Los once millones setecientas sesenta mil libras esterlinas restantes en bonos; ó sean cincuenta y ocho millones ochocientos mil soles, son vendidos por D. Enrique Meiggs y comprados por el Supremo Gobierno del Perú al tipo de setenta y nueve por ciento, por manera que el segundo solo entregará al primero por precio de las construcciones pactadas, mencionadas antes, y de los derechos adquiridos por sus contratos y supremas resoluciones expedidas hasta la fecha, la cantidad de cuarenta y seis millones cuatrocientas cincuenta y dos mil doscientos soles,

en moneda sonante ó letras á la eleccion de Meiggs á noventa dias vista en la forma que se expresa á continuacion.

3º De esta suma, seis millones cuatrocientos cincuenta y dos mil doscientos soles serán entregados á la par en letras sobre Lóndres, por la cantidad de un millon doscientas noventa mil cuatrocientas cuarenta libras esterlinas: haciéndose la entrega de dichas letras en las épocas y cantidades correspondientes á los pagos que deban hacerse por importe de materiales comprados por el contratista para los expresados ferrocarriles, conforme á sus contratos.

4º El Gobierno anticipará á D. Enrique Meiggs la cantidad de cinco millones de soles en dinero sonante ó letras sobre Lóndres al cambio de 45 cinco octavos peniques por sol. Este préstamo será amortizado con la deduccion del veinticinco por ciento sobre el valor de los certificados de trabajos hechos y que se presenten para su abono durante el primer año, y con la del cincuenta por ciento de los mismos certificados en los años siguientes, sin perjuicio de la deduccion por garantía, establecida en el artículo 8º de la suprema resolucion de 27 de Marzo último. Este préstamo ganará el interés de seis por ciento anual al rebatir.

5º Esta anticipacion de cinco millones será empleada por D. Enrique Meiggs en la cancelacion de los créditos que tiene contraidos en los bancos de la capital, quedando por tanto sin efecto la emision de vales provisionales, autorizada por suprema resolucion de 31 de Diciembre de 1869 y actualmente en expedicion. El remanente de la expresada suma será aplicado por el contratista á la introduccion de operarios para la aceleracion de los trabajos.

6º Los treinta y cinco millones de soles restantes seran entregados á D. Enrique Meiggs en dinero sonante, y en letras sobre Lóndres á noventa dias vista y al cambio de cuarenta y cinco y cinco octavos peniques por sol, á medida que el contratista vaya presesentando los certificados de trabajos hechos y materiales comprados, despues de deducidas las entregas anteriores y las sumas correspondientes al depósito por garantía y amortizacion del anticipo convenido con sus intereses al rebatir.

7º En garantía de esta anticipacion ofrece por fiadora y garante de ella á la casa de Dreyfus Hermanos y Compañía, la cual se constituirá fiador de mancomun *et in solidum* con el contratista por los cinco millones de soles y sus intereses.

8º El Supremo Gobierno del Perú establece y solemnemente declara que el millon doscientas noventa mil cuatrocientas cuarenta libras esterlinas, ó sean á la par, seis millones setecientos ochenta y ocho mil sesenta y siete soles noventa y cinco centavos, á que hace referencia la cláusula 3ª de este documento, y los cuarenta millones de las cláusulas 4ª á 6ª que hacen en todo cuarenta y seis millones setecientos ochenta y ocho mil sesenta y siete soles noventa y cinco centavos, no podrán ser aplicados en ningun tiempo, y por razon alguna, á otro pago que al de las construcciones de los ya expresados ferrocarriles.

9º A este fin la casa Dreyfus Hermanos y Cª, emisora del empréstito y depositaria de los bonos y sus productos, nombrada por suprema resolucion de 31 de Diciembre de 1869, abrirá una cuenta especial al Supremo Gobierno del Perú, bajo la denominacion de Ferrocarril del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, á cuyo Haber abonará la suma expresada en la cláusula precedente, aplicando al Debe solamente los pagos que por certificados de trabajos y compra de materiales se hiciesen á Meiggs bajo su responsablidad, que será hecha efectiva por el contratista y el Gobierno.

10. El Gobierno mantiene el compromiso contraido entre D. Enrique Meiggs y la casa mencionada en la cláusula anterior, para el giro de letras é introduccion de metálico en numerario ó pastas que dicha casa debia hacer por cuenta del primero, pero con la calidad precisa de que el Gobierno no abonará otra comision de giro que el medio por ciento establecido en el contrato de 17 de Agosto de 1869, ni comision ó premio alguno en la introduccion de numerario ó pastas, que el Gobierno creyere conveniente realizar.

11. Este contrato será sometido por su señoria el Ministro de Hacienda y Comercio al acuerdo y aprobacion de S. E. el Presidente de la República, y con esta seran notificados D. Enrique Meiggs y la casa de Dreyfus Hermanos y Cª, antes de la expiracion del siguiente dia al de la fecha, que precede al de la llegada de la próxima mala de Europa: con lo cual se tendrá por definitivamente concertado, formalizado y obligatorio para ambas partes.

Fecho lo que, fué extendido el presente documento que suscriben su señoria el Ministro de Hacienda y Comercio y D. Enrique Meiggs. —NICOLAS DE PIÉROLA.— ENRIQUE MEIGGS.

Lima, Julio 7 de 1870.

Visto el proyecto de contrato celebrado entre el Ministro de Hacienda y Comercio y D. Enrique Meiggs, contratista para la construccion de los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, y en mérito de las consideraciones y cálculos presentados por el primero que manifiestan la conveniencia y ventajas que reportará al Estado la operacion propuesta, apruebáse en todas sus partes el mencionado contrato y se dispone:—Que la Direccion de Administracion proceda en el dia á hacer notificar este decreto á D. Enrique Meiggs y á la casa Dreyfus Hermanos y Compañía para los efectos de la estipulacion contenida en la cláusula 11ª del proyecto precedente, extendiéndose la correspondiente escritura.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—PIEROLA.

Lima, Julio 7 de 1870.

Pase al Escribano Público y de Hacienda para que ponga en conocimiento de D. Enrique Meiggs y de la casa Dreyfus Hermanos y Compañía el contenido de la resolucion que precede y de la estipulacion á que se refiere.—MASIAS.

En la fecha del anterior auto hice saber á D. Enrique Meiggs el supremo decreto que precede; é instruido de su tenor firmó, que certifico—ENRIQUE MEIGGS.—SUAREZ.

Seguidamente hice otra notificacion como la anterior á la casa de Dreyfus Hermanos y Compañía, é instruida del tenor del decreto supremo del frente, firmó, doy fé—P. p. Dreyfus Hermanos y Compañía, GUILLERMO SCHEEL.—SUAREZ.

Estado, de los ferrocarriles de Cajamarca, Pacasmayo á Magdalena, Oroya, Puno y Moquegua.

Lima, Setiembre 22 de 1871.

Señor Coronel Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En cumplimiento del pedido que US. se sirve hacerme por su nota de 18 del corriente, tengo el honor de dar á US. á continuacion los datos mas exactos posibles, acerca del número de millas que se hallan terraplenadas, del de las enrieladas y de las que recorre la locomotora, como las que faltan para su terminacion en los ferrocarriles de Cajamarca (seccion de Pacasmayo

á Magdalena,) Oroya, Puno y Moquegua, y el tiempo en que deben quedar definitivamente concluidas sus obras.

FERROCARRIL DEL CALLAO Y LIMA Á LA OROYA.

La locomotora recorre en la actualidad en esta línea, el trayecto comprendido entre el Callao y San Bartolomé, ó sea una distancia de 46 millas, las que se encuentran perfectamente enrieladas y definitivamente niveladas á su gradiente respectiva.

Ademas hay terraplenes concluidos que pueden avaluarse en quince millas, formando un total de terraplen de sesenta y una millas. Quedan pues por concluir setenta y cinco millas de terraplen y enrielamiento, en cuyo trayecto se comprenden varios tuneles y grandes cortes.—Resumiendo:

La locomotora recorre..	millas	46
Terraplenes concluidos.	"	15
Total de terraplenes....	"	61
En construccion para completar la línea....	"	75
Extension total.....	"	136

Las locomotoras y material llegan incesantemente.

Estimo que la obra estará concluida dentro de tres años contados desde la fecha.

FERROCARRIL DE AREQUIPA Á PUNO.

Hay al presente quince millas recorridas por la locomotora y se siguen enrielando con actividad las demas ya terraplenadas que ascienden poco mas ó ménos á cien millas.

Recorre la locomotora..	millas	15
Terraplenes recibiendo rieles.....	"	85
Por concluir.....	"	125
Extension total.....	"	225

Llegan las locomotoras y material incesantemente.

Esta línea estará concluida dentro de dos años contados desde la fecha.

FERROCARRIL DE ILO Á MOQUEGUA.

Existen treinta y siete millas de terraplen prontas para recibir rieles, quedando por concluir veinticuatro millas que se trabajan con rapidez.

Trayecto terraplenado,	millas	37
Idem en trabajo.....	"	24
Total.....	"	61

Han llegado parte de las locomotoras y se esperan rieles de un momento á otro. La parte de terraplen en el trabajo estará concluida en seis meses mas y todo el camino estará pronto para su entrega al Supremo Gobierno en nueve meses de la fecha.

FERROCARRIL DE CAJAMARCA.

Seccion entre Pacasmayo y Magdalena.

Se han terraplenado hasta la fecha como 35 millas; y como ha llegado ya un cargamento de rieles y locomotoras, espero que esta línea estará concluida en quince meses de la fecha, exceptuando el muelle que necesitará nu poco mas tiempo. Tengo esperanza de que la locomotora recorra, antes de concluirse este año, el trayecto comprendido entre Pacasmayo y Guadalupe.

Espero que los datos apuntados satisfagan los deseos manifestados por US., quedando siempre pronto á dar á US. todos los detalles que crea convenientes sobre los trabajos que me están encomendados.

Con sentimientos de consideracion y respeto, me suscribo de US., Señor Ministro, afmo. S. S. — P. p. ENRIQUE MEIGS, JUAN G. MEIGS.

Flete de minerales.

Lima, 5 de Junio de 1875.

Teniendo en consideracion: que uno de los principales fines con que se establecen los ferrocarriles en la

República es el fomento de las industrias, que entre estas, la minera es la que, por falta de medios seguros y baratos de trasporte se halla mas abatida: que fijando un flete máximo de cinco centavos por tonelada y por milla á los metales y minerales que se trasporten por las lineas férreas de Puno á Mollendo, se prestaria á aquella industria una eficaz proteccion, sin que por otra parte sufrieran perjuicio los intereses fiscales, pues, segun los cálculos practicados y el informe expedido sobre la materia por la Junta central de ingenieros, cobrando este flete se conseguiria que los metalés cubriesen no solo los gastos de su trasporte, sino que dejasen lo suficiente para indemnizar el deterioro que causen á la via; que aun cuando la línea de Mollendo á Arequipa se halla actualmente arrendada al empresario D. Enrique Meiggs, está éste convenido en que rija desde luego esa módica tarifa, se resuelve: que por el espacio de cinco años, contados desde esta fecha, no se cobre en los ferrocarriles de Arequipa y Puno, mas flete que el cinco centavos de sol la milla, por cada tonelada de mil kilógramos de peso á los metales y minerales de cobre, estaño, plomo y platino, así como el carbon de piedra y mineral de plata, cuya ley no exceda de cincuenta marcos por cajon; previniéndose que para alterar esta tarifa, despues de trascurridos los cinco años fijados, se dará el respectivo aviso, con un año de anticipacion, y que en los contratos de arrendamiento que pudiera celebrarse durante este plazo sobre dichas lineas, se estipulará la subsistencia de esta resolucion.

Regístrese, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Arica á Tacna.

JOSÉ RUFINO ECHENIQUE,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando:

Que es de suma importancia para el Departamento de Moquegua la construccion de un camino de fierro de Arica á Tacna:

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que contrate con cualquiera individuo particular, ó cualquiera sociedad ó compañía la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Arica á la ciudad de Tacna.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar y circular.

Dado en Lima á 16 de Diciembre de 1851.—ANTONIO G. DE LA PUENTE, Presidente del Senado.—JOAQUIN J. DE OSMA, Presidente de la Cámara de Diputados.—BUENAVENTURA SEOANE, Senador Secretario. — JOSÉ ENRIQUE GAMBOA, Diputado Secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa del Gobierno, en Lima, á 18 de Diciembre de 1851.—JOSE RUFINO ECHENIQUE.—BARTOLOME HERRERA.

Contrata.

En virtud de la ley expedida en 16 de Diciembre de 1851, por la que se autoriza al Gobierno para que contrate un ferrocarril de Arica á Tacna; y habiendo examinado los planos levantados por el ingeniero W. Evans, el informe con que se han acompañado, y las propuestas presentadas por D. José Hegan: concédese al referido Hegan el privilegio que solicita para construir un camino de hierro del puerto de Arica á la ciudad de Tacna bajo las condiciones siguientes:

1ª D. José Hegan queda obligado á construir un camino de hierro de Arica á Tacna, el que se em-

pezará de la fecha en un año ó antes, y estará concluido dentro de tres años á lo mas.

2ª El Gobierno concede á D. José Hegan, á sus representantes ó herederos la propiedad del camino y el privilegio exclusivo de comunicacion por el ferrocarril de Arica á Tacna, por el término de noventa y nueve años, pasando despues á ser propiedad del Estado.

3ª El Gobierno dará á D. José Hegan en propiedad por el mismo plazo de noventa y nueve años el terreno del Estado ó de la Beneficencia que se requiera para construir el camino, los términos y depósitos; y le facilitará por su justa tasacion y prévio pago, el que pertenezca á particulares y se necesite para la obra, usando de las facultades que las leyes le conceden para la expropiacion por causa de utilidad pública.

4ª Se exceptuan de todo derecho ó gravámen fiscal y municipal, los carruajes, máquinas, herramientas, carbon, madera y demas útiles necesarios para construir, reparar y mantener el camino, por el término de noventa y nueve años; se exceptuan igualmente de todo derecho, por solo el tiempo que dure la construccion de la obra, los víveres que se introduzcan de fuera para los trabajadores.

5ª Se concederá á la empresa el que desde el términus que debe establecerse fuera de la poblacion actual de Arica, pueda llevar un ramal al muelle, conforme se propone, construyendo un malecon de treintas varas de ancho contadas desde las casas, al lado de la playa que da frente al puerto; de cuyo malecon solo tomará para su uso trece varas, dejando el resto libre para el tráfico.

6ª La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de los útiles que necesite para el camino, sin que se le obligue á servirse de los matriculados del puerto de Arica, y sin que esto se oponga á la inspeccion que deben ejercer los guardas de la Aduana.

7ª Los trabajadores y empleados de la empresa estarán exceptuados de todo servicio militar.

8ª Se le concede tambien al empresario permiso para importar cuatrocientos chinos para los trabajos del ferrocarril, y se le abonará la prima determinada de treinta pesos, mediante el allanamiento de las personas que obtuvieron ese privilegio.

9ª La obra se construirá con la mayor solidez, á satisfaccion del Gobierno, quien tendrá el derecho de hacerla inspeccionar por el ingeniero que nombre. Los rieles no tendrán ménos de sesenta libras de peso por yarda, el fierro de aquellos, las chapas y clavazon serán de la mejor calidad: los durmientes seran de roble ú otra madera equivalente, y tendrán siete y medio piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso, medida inglesa.

10. Concluida que sea la obra, el empresario someterá á la aprobacion del Gobierno un reglamento para el mejor servicio y arreglo del camino, el que se hará cumplir por las autoridades de la provincia siempre que sea necesario.

11. El máximun del trasporte para los pasajeros de Arica á Tacna y viceversa, será de cuatro pesos en los coches de primera clase, y de dos en los de segunda; y el máximun del flete para las mercaderías será el de cinco reales por quintal de peso, ó quince reales por carga de mula para los efectos que no se arreglen al peso, no pagando ménos de cuatro reales ningun bulto, sea cual fuere su tamaño.

12. Las tropas y la correspondencia oficial del Estado que se envie de Arica á Tacna y viceversa, serán conducidas *gratis*; pero cualquier otro efecto ó artículo perteneciente al Gobierno, pagará la mitad del precio de la tarifa.

13. La empresa queda exceptuada durante los noventa y nueve años de toda contribucion, sea por patente, empréstito ú otro gravámen cualquiera.

14. La empresa no responderá en los casos fortuitos ni por las personas, ni por las cosas; pero si por culpa de sus empleados sufriere lesion alguna persona ó cosa, será responsable el empleado ó empleados que causen el daño. La empresa responderá de las pérdidas que sufran por culpa de sus empleados las especies que se le hayan entregado para trasportarlas de un punto á otro.

15. El Gobierno dará á D. José Hegan la cantidad de dos millones de pesos en vales que ganarán el cuatro y medio por ciento anual de interés, el que será pagado en Lóndres, á razon de cinco pesos por libra esterlina, de los productos libres del huano, por los agentes del Perú; y los que serán amortizados gradualmente como cualquiera otra especie de deuda.

16. La entrega de esos vales se hará por el Ministro del Perú en Lóndres, presentando Hegan un certificado de la Caja de Consolidacion de haber depositado en Lima quinientos mil pesos de vales de consolidacion, y dando la garantía de uno ó mas banqueros de Lóndres, á satisfaccion del Ministro por el resto de los que ha de recibir, pudiendo él aumentar aquel depósito siempre que le conviniere.

17. D. José Hegan reembolsará los dos millones de vales que se le entreguen, á los tres años de la fecha en que los haya recibido, ó antes, con dos millones de vales de consolidacion, cesando entónces cualquiera otra garantía que haya prestado.

18. Los vales ó créditos del cuatro y medio por ciento, de que hablan los dos artículos anteriores, ganarán sus intereses cada seis meses; pero Hegan abonará igual cantidad en Lima á razon de cinco pesos por libra esterlina por el tiempo que trascurra hasta el reembolso, segun el artículo precedente; y mientras tanto percibirá tambien por su parte los intereses de los vales que haya depositado en la caja de consolidacion.

19. La forma, emision, período de pago y amortizacion de los dos millones de vales del cuatro y medio por ciento que se han de entregar á Hegan, se determinarán por un decreto por el Ministerio de Hacienda.

20. El Gobierno garantiza á Hegan, sus representantes ó herederos durante veinte y cinco años, un interes de seis y medio por ciento sobre el capital de dos millones de pesos, de los que emplee en la construccion del camino; y mientras dure esa garantia, tendrá el derecho de hacer examinar los libros y las cuentas de entradas y gastos, debiendo cubrir el déficit que hubiese en los productos para completar dicho seis y medio por ciento, un mes despues que se le hayan presentado las cuentas del año anterior. Si antes de vencerse el plazo de veinte y cinco años, diese el camino un interes mayor que el de seis y medio por ciento, cesará la garantía y la inspeccion de cuentas del Gobierno, de que habla el artículo anterior.

21. D. José Hegan podrá trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino por cualquier especie de contrato, formar una compañia por acciones ó disponer de la propiedad como juzgue conveniente; pero no podrá en ningun caso trasmitir esos derechos á un Gobierno extranjero.

22. D. José Hegan pagará una multa de doscientos cincuenta mil pesos, en el caso de no concluir el camino en el término convenido de tres años, salvo accidentes fortuitos ó de fuerza mayor.

Pase á la Tesoreria departamental para que se otorgue la correspondiente escritura y publíquese. —Rúbrica de S. E.—OSMA.

Trasmision del contrato.

Lima, á 23 de Mayo de 1857.

Visto este expediente, con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, y teniendo en consideracion: que el recurrente D. José Hegan se halla autorizado para traspasar sus derechos al ferrocarril de Arica á Tacna, en virtud del artículo 21 de su contrato con el Gobierno; accédese á su solicitud, y en consecuencia, se aprueba el traspaso que ha hecho de los expresados derechos, por escritura celebrada en Lóndres en 28 de Setiembre de 1853, á favor de la sociedad anónima que se ha formado con el nombre de *Compañia del Ferrocarril de Arica á Tacna*, y bajo las siguientes condiciones:

1ª La compañia reemplazará á D. José Hegan en todos los derechos que ha adquirido hasta hoy en la obra mencionada del ferrocarril y en los que adquiera en adelante, hasta el cumplimiento del término del privilegio, lo mismo que en las obligaciones contraidas y en las que en lo sucesivo tuviere; entendiéndose que la escritura de traspaso de 28 de Setiembre de 1853, no hace alteracion en ninguna de las cláusulas ni condiciones de la escritura del contrato principal, celebrado entre el Gobierno y D. José Hegan en esta capital el 27 de Agosto de 1852, en virtud del supremo decreto de 6 del mismo mes y año, ni tampoco altera la anotacion que se hizo en ella el 19 de Julio de 1853, á consecuencia de la resolucion expedida el 12 del propio mes y año; debiendo por consiguiente considerarse subsistente en todas sus partes el contrato principal y la escritura de 1852, y por insubsistentes cualesquiera cláusulas y condiciones de la de traspaso que se opongan á ella; pues deberá tenerse como la única regla invariable á que deberán sugetarse el Gobierno y la empresa, ó sus representantes en todo tiempo, en cuanto á sus derechos y obligaciones.

2ª Que la cláusula de la escritura de traspaso, por la cual se someten á la decision de árbitros las cuestiones que puedan suscitarse sobre la obra del ferrocarril, no toca ni obliga al Gobierno, sino que deberá entenderse y regir para el empresario y la compañia ó los accionistas entre sí.

3ª Que habiéndose inspeccionado la obra, tan solo en el año próximo pasado de 1856, y en virtud de lo expuesto por el empresario; se declara inaugurado el ferrocarril para los efectos del contrato, desde el 1º de Enero del presente año.

4ª Que practicado dicho reconocimiento por el ingeniero del Estado, D. Luis Mariani, á mérito de órden del Gobierno y conforme á la condicion 9ª del contrato, debe estarse al contenido del informe expedido por dicho ingeniero el 30 de Junio de 1856, que corre agregado, en cuanto al estado de los trabajos y á los que se necesitan para que quede concluida la obra con sugecion al contrato.

5ª El Gobierno se reserva resolver lo conveniente sobre los estatutos que se proyectan para la compañia, hasta que reuna los datos necesarios y los que se han pedido al Prefecto de Moquegua, con respecto al reglamento del ferrocarril presentado por D. José Hegan; previniéndose que miéntras tanto, el director ó directores que representen á la compañia en el Perú, deberán tener la suficiente facultad para llenar en nombre de ella todas las obligaciones que les respecten por la contrata.

6ª Correspondiendo al Ministro de Hacienda entender en lo relativo al depósito de los dos millones de pesos ($ 2.00,000) en vales de consolidacion y existiendo en ese despacho antecedentes á este respecto, debe estarse á lo que por él se resuelva sobre el particular.

En consecuencia, procédase por el administrador de la tesorería de esta capital á otorgar la correspondiente escritura, con insercion del

presente decreto; y al efecto, pásese al citado Ministerio.

Comuníquese y regístrese.—Tres rúbricas de S. E. el Consejo de Ministros.—MAR.

Estatutos.

Lima, Setiembre 12 *de* 1857.

Atendiendo á lo expuesto en la nueva solicitud de D. José Hegan, sobre aclaratoria del artículo 5 del decreto de 23 de Mayo último, por el que se aprobó el traspaso del ferrocarril de Tacna, y en vista de lo dictaminado por el Ministerio Fiscal: se declara que la compañia que ha sucedido en los derechos de Hegan al ferrocarril, puede formar libremente sus estatutos para la organizacion de sus trabajos y arreglo de los intereses y acciones de los socios entre sí; pero sin menoscabar el derecho que corresponde al Gobierno para cuidar del cumplimiento del contrato ni alterar las condiciones de éste; debiendo tenerse esta resolucion como adicional al referido decreto de 23 de Mayo.

Trascríbase á la Tesorería de este Departamento, regístrese y publíquese.—Tres rúbricas del Consejo de Ministros.—MAR.

Tarifa.

Lima, Junio 15 *de* 1859.

Teniendo en consideracion que por la condicion segunda del decreto de 6 de Agosto de 1852, está obligado el Gobierno á garantir á la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna por el término de veinte y cinco años, el interes del seis y medio por ciento sobre el capital de los dos millones de pesos: que no bastando los productos de dicho camino para cubrir los intereses de ese capital, tiene que gravarse el Erario con el déficit que resulta anualmente, segun las cuentas presentadas por la empresa: que el Estado no puede librarse de este gravámen miéntras no se aumenten los productos del establecimiento, lo que es probable conseguir disminuyendo la tarifa de fletes y pasajes que actualmente rige, para que se aumente el número de pasajeros y el trasporte de mercaderias; se resuelve:

Que por via de ensayo se reduzca á la mitad desde el 1º de Agosto próximo el valor de los pasajes y fletes señalados en dicha tarifa, con la calidad de que no se haga en ellos alteracion alguna los domingos y dias de fiesta, ni en los señalados á niños que pasan de tres años; no debiendo cobrarse nada por los menores de esta edad, ni por los que se hallan en estado de lactancia.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Tarifa.

Habiéndose dado parte al Prefecto de Moquegua, de que la empresa del ferrocarril de Tacna á Arica habia alterado el precio de los pasajes, sin dar el respectivo aviso á la autoridad, el Gobierno ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Enero 7 *de* 1861.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que el Gobierno por resolucion de 15 de Junio de 1859, redujo por via de ensayo, á la mitad el valor de los pasajes y fletes señalados en la tarifa del ferrocarril de Arica á Tacna, con el objeto de que esta diminucion, aumentando el número de pasajeros y mercaderias, aumentase tambien los productos de la empresa, y se librase el Estado del gravámen que sufre con la garantia del seis y medio por ciento, sobre el capital de dos millones de pesos á que se obligó en el contrato primitivo celebrado con D. José Hegan: que puesta en observancia esta medida, el representante de los empresarios reclamó de ella y solicitó que se suspendiesen sus efectos, miéntras consultaba á dichos empresarios

que se hallaban en Lóndres: que el Gobierno, accediendo á esta solicitud por decreto de 8 de Noviembre del mismo año, señaló al expresado agente el término de cuatro meses, para que recibiese las instrucciones necesarias, á fin de acordar en consecuencia lo que mas conviniese á los intereses del Estado, del público y de los mismos empresarios: que comunicada esta disposicion al agente del ferrocarril de Tacna, restableció la antigua tarifa, solo en cuanto á los fletes, mas no en cuanto á los pasajes, que continuó cobrando por mitad: que despues de haber espirado dicho término, el agente de la empresa, por sí y sin esperar la resolucion del Gobierno, ni dar aviso á la Prefectura, no solo ha restablecido la antigua tarifa de pasaje, sino tambien ha privado al público del beneficio que disfrutaba, desde que se estableció el ferrocarril, de pagar la mitad del pasaje los domingos y dias festivos: que esta conducta, no solamente envuelve un desacato á la autoridad suprema, sin cuyo permiso no deben hacerse alteraciones de esta naturaleza, sino que tambien ataca el derecho que tiene el Gobierno para intervenir en los arreglos económicos de esta empresa, que afectan necesariamente los intereses del Fisco, por la garantia del seis y medio por ciento que ya se ha mencionado: *se dispone* que vuelva á ponerse en observancia, en todas sus partes, el citado decreto de 15 de Junio, por el término de un año, que empezará á correr desde el 1º del entrante; cuidando el Prefecto de Moquegua de que por ningun motivo ni bajo pretexto alguno sea eludida esta disposicion.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Se comisiona al Director de Obras Públicas para un arreglo.

Lima, Marzo 26 de 1863.

En virtud de lo que expone el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, se comisiona al Director General de Obras Públicas, Dr. D. Mariano Felipe Paz-Soldan, para que teniendo presentes las indicaciones contenidas en el anterior dictámen, y del cual se le pasará una copia, acuerde con el representante de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, el proyecto de las condiciones segun las cuales puede ponerse término á las reclamaciones de dicha empresa y á la garantía ofrecida por el Gobierno en la contrata de seis de Agosto de mil ochocientos cincuenta y dos.—Comuníquese.—ARENAS.

Arreglo propuesto.

Excmo. Señor.

En cuaderno separado, acompaño á V. E. las bases del arreglo celebrado con el representante de la compañia del ferrocarril de Arica á Tacna, para que cese la garantía del seis y medio por ciento, concedida por el Gobierno. En la nota que tambien acompaño, explico las razones que he tenido, para celebrar ese arreglo. En vista de los antecedentes V. E. resolverá lo que creyere mas acertado.

Lima, Mayo 9 de 1863.—M. FELIPE PAZ SOLDAN.

Lima, Mayo 9 de 1863.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

Autorizado por supremo decreto de 26 de Marzo último, para presentar las bases de un arreglo en las diferentes demandas de la Compañia del ferrocarril de Tacna contra el Gobierno, por razon de la garantia concedida; he tenido á la vista los tres expedientes seguidos para el cobro del déficit en el producto libre de dicho ferrocarril en los años de 1860, 1861 y 1862 y la última propuesta elevada por el Director de la Compañia, en la cual ofrece que cesará la garantia del Gobierno, bajo el supuesto de que se arreglen y paguen las dife-

rentes cantidades que se le adeudan por razon de dicha garantia.

Antes de formar las bases, examiné con la prolijidad debida las cuentas presentadas en extracto por la compañia, de las entradas y gastos del ferrocarril en los años de 1860 á 1862—las observaciones del interventor fiscal y los informes de los señores Director General de Hacienda y Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia; tuve varias y muy detenidas discusiones con el Director de la empresa del ferrocarril, D. Juan Campbell, y despues con su apoderado, D. Juan Mathison. En el exámen de los diversos cargos, se ha procedido defendiendo los verdaderos intereses del fisco y los de la empresa, sirviendo de punto de partida la contrata de 6 de Agosto de 1852, que por onerosa que ella sea, es la ley en la materia; pero he logrado concesiones muy ventajosas al fisco y la principal de todas, el que pagando ménos de lo que en un principio exigian, cese el gravámen de la garantía, que dígase lo que se quiera, no hubiera terminado antes de tres ó cuatro años, porque se habrian emprendido gastos, á los cuales no se podria oponer, sin quebrantar la contrata.

Bien instruido de los antecedentes, resulta que la Compañia del ferrocarril de Tacna cobra al Gobierno las siguientes sumas:

Por el saldo del déficit en el año de 1860.	$	22,625	4½
Por el id. del año de 1861	„	83,350	1½
Por el id. del id. de 1862	„	77,085	5
Por alcances en los años de 57 á 860.....	„	36,360	
Por réditos de las cantidades dejadas de pagar al mes de presentadas las cuentas.....	„	14,190	
Por comision de cobranza	„	11,042	3½
Por varios cargos.....	„	1,370	1
Déficit y compensacion por la garantía	„	93,494	4
Total.....	$	339,878	2½

Pide ademas que el Gobierno pague el déficit en letras sobre Lóndres á 42 peniques el peso, y finalmente que se establezca el valor de la moneda actual, á fin de que en las fluctuaciones que tenga en lo sucesivo, se pueda considerar la alza ó baja de las tarifas, en conformidad con el artículo 11 de la contrata de 6 de Agosto de 1852.

El interventor fiscal, glosando las cuentas de los años de 1860 á 1862, rechaza como indebidos:

1º El pago de 1,500 libras anuales á la Direccion en Lóndres.

2º Los gastos hechos en la reconstruccion de algunos puentes.

3º Los gastos de litis movidas por la empresa contra el Gobierno, ante la Excelentísima Corte Suprema, por varios reclamos.

4º La comision del 5 por ciento de cobro á los agentes en Lima.

5º La cantidad malversada por uno de los empleados del ferrocarril.

6º Gratificacion á los jefes de las estaciones de Arica, cuando han tenido que ir á Tacna á las reuniones de la junta directiva.

7º Por el valor de una máquina mandada hacer en los talleres de la fundicion de la empresa y que no pagó el que la pidió.

Suma total que se objeta por el interventor $ 72,053. Pero la Direccion General de Hacienda considera de abono á la empresa los gastos de reconstruccion.

De suerte que el total reconocido por las oficinas del Estado á favor de la empresa del ferrocarril de Tacna, suma la cantidad de $ 186,216.

Mas debe advertirse que respecto al interés de las cantidades dejadas de abonar por el Gobierno á su debido tiempo, segun el literal tenor del artículo 20 de la contrata de 6 de Agosto de 1852, mas la comision de cobro, se deja á la resolucion del Gobierno.

En cuanto á la última propuesta del Director de la empresa, de declarar terminada la garantía, han opinado el señor Director General de Hacienda y el señor Fiscal de

la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, que se debe aceptar la propuesta, haciendo algunas rebajas en el cargo que forma contra el Gobierno.

Para fijar con exactitud las bases de un arreglo, es indispensable entrar en el análisis de las partidas que forman el cargo, desatendiendo, en parte, el respetable parecer de los altos funcionarios que han intervenido en la glosa de las cuentas ó en otros incidentes sobre estas reclamaciones.— El análisis lo sujetaré á lo que se practica en Europa y Norte América en las empresas de ferrocarriles, que tienen su jurisprudencia muy conocida y apoyada por el uso del comercio.—La opinion de los diferentes autores que han escrito con universal aprobacion acerca de la explotacion de los ferrocarriles y su economía y administracion, me servirá de guia para sacar consecuencias que son el apoyo de las bases del arreglo que propongo á V. E.

1º La empresa del ferrocarril considera 1,500 libras esterlinas al año por sueldo á una direccion en Lóndres; se objeta esta partida fundándose en que no está pactada la tal direccion y se considera inútil el gasto. El nombre de direccion en Lóndres, sin duda es mal dado, porque efectivamente nada tiene ni puede dirigir en Lóndres una junta que está lejos del movimiento y atenciones de una empresa como la de un ferrocarril en que todo debe hacerse y resolverse en el acto; pero es fuera de toda duda, que la empresa necesita tener en Lóndres una agencia ú oficina para la compra y remision de los muchos artículos de contínuo consumo que necesita un ferrocarril y para hacer el pago y dividendos anuales del producto del ferrocarril, entre los varios accionistas dueños de esa empresa. Si no se pagara una cantidad fija, es probable que los gastos de comision, de compra, embarque, seguro, comision de contrata de operarios, comision de pagos del dividendo anual y demas operaciones, seria considerable, y seguramente la empresa no estaria tan bien servida, como pagando un sueldo fijo á ciertos empleados en una oficina propia.—El Gobierno tiene experiencia propia de lo que ganan sus agentes financiales por los pagos que hacen del interés de la deuda. Es pues muy justo abonar cierta cantidad anual por estas comisiones.

No hay empresa fuera de Europa, que no pague agencias cuando la mayor parte de los accionistas residen en Europa. Es pues justo abonar á la empresa del ferrocarril de Tacna una suma proporcionada para ese servicio; no precisamente la que ella determina, pero sí otra menor.—Teniendo esto en consideracion, se ha fijado la cantidad de mil libras al año, es decir, un tercio menos de lo que se pide.

2º Se niega el pago de las cantidades invertidas en la reconstruccion de varios puentes del ferrocarril y que suman 34,424 pesos 2 reales:—á saber, 22,625 4, por el año de 1860 y el resto por el último año. La Direccion General de Hacienda, reconsiderando su primer informe, ha opinado que debe abonarse esta clase de gastos; pero las razones aducidas, aunque son filosóficas, no son las especiales en esta clase de empresas.

En todo ferrocarril, los gastos se dividen: 1º en gastos de explotacion, propiamente dicha; 2º gastos de reparacion y conservacion, y 3º en gastos de fabricacion ó reconstruccion.—Los dos primeros se consideran en el acto que se ocasionan; pero los de fabricacion, aunque son precisos, aumentan el capital de la empresa, á costa de los accionistas precarios; de aquí se originaban continuas disputas; porque en toda empresa de ferrocarril hay generalmente dos clases de accionistas: unos que solo se in-

teresan en que el producto sea grande, con el ánimo ó de vender sus acciones á mayor precio, ó porque deseando tener por poco tiempo su capital colocado, buscan el aumento del producto, sin cuidarse de la duracion ó conservacion del capital; y los otros accionistas tienen por único objeto asegurar sus capitales, aunque los intereses ó réditos no sean grandes, con tal que sean seguros; los primeros siempre se oponian á los gastos de fabricacion ó reconstruccion, supuesto que ellos disminuirian sus productos, aunque aumentaban y aseguraban el capital.—Al principio se tomó el arbitrio de dividir en cierto número de años el gasto de fabricacion y cada accionista pagaba una parte proporcional; pero esto ocasionaba dificultades; al fin se resolvió descontar cada año un tanto por ciento para esos gastos de reconstruccion y fabricacion, y es la práctica seguida en todos los ferrocarriles. El Gobierno se halla en el caso de los accionistas precarios; pero si se hubiera adoptado en el ferrocarril de Tacna un descuento para gastos de reconstrucion, quizá ese tanto por ciento, que debió estipularse, no hubiera llegado á la suma que hoy se cobra; mas no habiéndose determinado nada, es justo pagarlo ahora, que será la última vez que se haga este gasto.

Los gastos de reparacion y reconstruccion han sido fuertes, porque el Gobierno encomendó el exámen del ferrocarril á un ingeniero descuidado ó ignorante, que no cuidó de los intereses del Gobierno, de quien recibia su sueldo. Si ese ingeniero hubiera entendido bien su deber, ó si lo hubiera desempeñado en conciencia, habria visto que la direccion que llevan las aguas del rio amenazaba el puente; que los durmientes en que reposaban los rieles, de otro puente, no podian durar y que era indispensable reemplazarlos con piezas de fierro, como se ha hecho ahora á costa del Erario nacional; que los durmientes y terraplenes eran apenas sobrepuestos y no macisados, que las estaciones no estaban acabadas; en fin, que el camino estaba inconcluso y no tenia la solidez correspondiente á un camino, en el cual se suponian gastados dos millones de pesos, cuando en realidad no pudo importar mas de un millon.—En fin debió ilustrar al Gobierno para evitar los fuertes desembolsos que ha tenido por razon de la garantía; pero el célebre contrato de 6 de Agosto de 1852 debia ser coronado con el informe de 30 de Junio de 1856. Es cierto que la actual empresa nada tiene de comun con la primitiva, y por ello no hace mas que aprovechar los desvios y faltas ya existentes é irremediables.—Ahora es preciso pagar, comprando cara y á costa de muchas dificultades, una experiencia, para enseñarnos á ser mas cautos y avisados en las contratas que se celebren.

3º Los gastos del pleito no pueden ser abonados; la justicia, la razon y la decencia se oponen á que el Gobierno los abone; por esto se han rechazado.

4º La comision del cobro y el rédito de las cantidades adeudadas por el Gobierno, tienen un principio justo en que apoyarse. -Segun el artículo segundo de la contrata, se estipuló que los pagos se efectuarian un mes despues de presentadas las cuentas, y desde que se señala un término fijo y fatal para el pago, claro es que no haciéndolo, hay que sujetarse á las consecuencias del que no paga en tiempo, segun lo determinan las leyes. Al aceptarse ese artículo se procedió incautamente y ahora se tiene que pagar bien caros esos descuidos.—Ha pasado la época de analizar el contrato y para no indignarse, es mejor olvidar los antecedentes y fijarse tan solo en el modo de remediar los males. Es cierto que es cuestionable si el mes de plazo debe contarse desde el momento en que las cuentas se presentan, ó si el plazo corre desde que están con-

formes y aprobadas; porque seria absurdo el suponer que cuentas exageradas ó no documentadas tuvieran que pagarse un mes despues, sin dar lugar á observaciones.—Fundado en estos principios de justicia y de equidad, he considerado que el Gobierno debe pagar intereses por las cantidades que todas las oficinas fiscales, es decir, la intervencion del ferrocarril, la Direccion General de Hacienda y el Fiscal de la Suprema, reconocen como justas y arregladas; contándose el plazo de un mes despues de emitidos los informes aprobatorios de las cuentas. El interés debe ser el legal, es decir, el seis por ciento.

5º En cuanto al pago de comision del cobro, son aplicables los mismos principios anteriores; no en la cuantia sino en la obligacion de pagar á un comisionado que se ha encargado de dar curso al expediente y hacer las demas gestiones. Las prácticas del comercio tienen establecidos esos principios y no pueden ponerse en duda; pero si es indudable la obligacion de pagar un premio al comisionado para cobrar, la cantidad del premio no debe ser exhorbitante sino moderada, y tanto menor cuanto mayor es la suma que tiene que cobrarse. En esta virtud, la comision de cobro la he reducido á la mitad, es decir, á un dos y medio por ciento.

6º Otra de las partidas objetadas por el interventor y por la Direccion, es la de $ 548, por valor de una máquina que un particular mandó construir en los talleres de la empresa del ferrocarril. Examinadas las cuentas anteriores, se verá que entre las entradas del ferrocarril, se ha considerado siempre las utilidades que ha reportado el taller de fundicion en las diversas obras mandadas hacer por pedidos particulares.—Si hasta hoy el Gobierno ha lucrado en esta clase de operaciones, es justo y natural que sufra las pérdidas que se originen en las tomadas por la empresa. El individuo que mandó construir esa máquina, sufrió reveses en su fortuna y no ha podido pagarla. Sin tal contraste el Gobierno hubiera ganado 201 pesos, y seria contrato *leonino* calcular solo las ganancias y no las pérdidas.—Ademas, la máquina existe en los almacenes de la empresa y el Gobierno debe venderla, sacando algo de su valor; así disminuirá la pérdida.—Por estas razones he creido justo y decente el abonar los 548 pesos, valor de la dicha máquina.

7º El Director del ferrocarril pide que se le pague el déficit de los seis meses del presente año, y ademas se le dé una cantidad igual al término medio de lo que ha pagado el Gobierno por razon del déficit en los seis años.—Esta suma la calcula en 58,494 pesos 4 reales; pero hay un error de cálculo.—Se consideran todas las cantidades que la empresa del ferrocarril ha pretendido cobrar, cuando para sacar el término medio solo deben contarse las sumas del déficit que efectivamente pague el Gobierno en virtud de este arreglo; segun esto, resulta que el término medio en el déficit en los años de 1857 hasta 1862, inclusive los meses que corran hasta el 30 de Junio próximo, importa noventa y tres mil cuatrocientos noventa y cuatro pesos cuatro reales ($ 93,494 4 reales.) Es conveniente el dar una indemnizacion, con tal de que cese desde el dia la obligacion en que está el Gobierno de garantizar el seis y medio por ciento del producto del ferrocarril. — He conseguido por consecuencia de una larga discusion con el apoderado del Director del ferrocarril de Tacna, el que reduzca la suma á ochenta mil pesos ($ 80,000) consiguiendo así en esta partida una economia de trece mil cuatrocientos noventa y cuatro pesos cuatro reales ($ 13,494 4 rls.)

Asimismo he convenido en que el cambio que debe pagar el Go

bierno, sea el corriente en la plaza en la época de los vencimientos de las obligaciones, y no el de 42 peniques que se solicitaba.

Por lo que hace al arreglo del precio de las tarifas, como el valor de las monedas se ha hecho incierto, queria la empresa fijar una regla invariable; para esto hemos convenido en que el máximun de la tarifa se calcule en soles, segun el valor que hoy tiene la moneda, por ley de 14 de Febrero último.

Las razones aducidas por el señor Director General de Hacienda y Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema, para que se proceda al arreglo que declare terminada la garantía del Gobierno, son muy fundadas y US. debe tenerlas en consideracion.

He creido conveniente acompañar un cuadro, en el cual aparece á primera vista lo que cobraba la empresa del ferrocarril y lo que se le concede en virtud del arreglo. De él resulta que la empresa exigia la suma de trescientos cuarenta y un mil trescientos dos pesos cinco y medio reales ($ 341,302 5½ reales) y hoy he logrado reducir esa cantidad, á doscientos ochenta y cuatro mil seiscientos ochenta y ocho pesos tres y medio reales ($ 284,688 3½ reales,) quedando por consiguiente en beneficio de la Nacion, cincuenta y seis mil seiscientos catorce pesos dos reales ($ 56,614 2 reales,) y si se considera que esa suma la pedian en letras sobre Europa, al cambio de 42 peniques, resultaria que debia abonarse á la empresa £ 59.718, miéntras que rebajado el cambio, segun la base segunda del convenio, resulta satisfecha la deuda con cuarenta y seis mil cuatrocientos once pesos ($ 46,411,) es decir, con una economía de sesenta y seis mil quinientos ochenta y cinco pesos ($ 66,585) y lo que es mas, terminada una obligacion que ya principiaba á poner en conflictos nuestras relaciones internacionales, con las funestas reclamaciones diplomáticas, que distraen la atencion del Gobierno y á veces toman un giro grave por emergencias independientes del asunto principal.

Muy honroso y satisfactorio seria para mí el que S. E. aprobara las bases que he convenido; pero de todos modos creo haber hecho un servicio á mi patria y al Gobierno, habiendo sido el primero que promovió y consiguió del Director del ferrocarril el que terminara la garantía del Gobierno, bajo ciertas condiciones.

Dios guarde á US. — S. M. — M. FELIPE PAZ SOLDAN.

Bases convenidas por el Director General de Obras Públicas, á nombre del Gobierno, y del apoderado del Director de la Empresa D. Juan Mathison, segun supremo decreto de 16 de Marzo último, para declarar terminada la garantía del seis y medio por ciento dada por el Gobierno, sobre el capital de dos millones de pesos, en que se calculó el costo de dicho ferrocarril.

BASE PRIMERA.

El Gobierno abonará á la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, la cantidad de doscientos ochenta y cuatro mil seiscientos ochenta y ocho pesos cuatro reales ($ 284,688 4 reales,) segun resulta de la demostracion en el cuadro adjunto. Esta cantidad se abonará en letras sobre Lóndres, á sesenta dias vista; calculando el cambio, segun la base segunda de este convenio son cuarenta y seis mil cuatrocientas once libras, seis chelines y siete peniques (£ 46,411 6, 7.)

BASE SEGUNDA.

Para el giro de letras sobre Lóndres se consideran los siguientes tipos, de cambio, sacados de la casa de Gibbs de esta capital:

Para el año de	1857—44½	penique	el peso
„	1858—42	„	„
„	1859—42	„	„
„	1860—42	„	„
„	1861—37	„	„
„	1862—42	„	„
„	1863—37	„	„

BASE TERCERA.

Para evitar las dificultades que pudieran sobrevenir á consecuencia de la ley de 14 de Febrero de

1863, se declara que el máximun de las tarifas es el siguiente:

Pasajeros de coches de primera clase—tres soles veinte centavos de sol..... 3 20

Pasajeros de coches de segunda clase—un sol sesenta centavos..... 1 60

Mercaderias que se calculen por peso—sesenta y dos y medio centavos por quintal—soles 0. 625 por quintal.

Mercaderias que se calculen por volúmen treinta y uno y cuarto centavos por pié cúbico—0.125 por pié cúbico.

BASE CUARTA.

Aprobado que sea este convenio por el Gobierno y pagadas las cantidades en él detalladas, termina completamente la garantía del seis y medio por ciento á que se refiere el artículo 20 de la contrata de 6 de Agosto de 1852 y por ningun motivo podrá revivir dicha obligacion ó garantía.

BASE QUINTA.

Sin perjuicio del derecho que tiene la Compañia de arreglar el servicio económico del ferrocarril, es entendida la obligacion en que se halla de sujetarse á los reglamentos generales que se dicten para el arreglo y policia de los ferrocarriles de la República.—Lima, Mayo 9 de 1863.—M. FELIPE PAZ SOLDAN.—JUAN MATHISON.

Desapruébase el arreglo propuesto.

Lima, Mayo 26 de 1863.

Vista la propuesta hecha por el representante de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, ofreciendo relevar al Estado la garantia de seis y medio por ciento anual sobre la suma de dos millones de pesos que se estipuló en la cláusula 20 del contrato celebrado en 6 de Agosto de 1852; y teniendo en consideracion:

1º Que entre las cantidades que se reclaman, como adeudadas á la empresa, figuran diversas partidas juzgadas y sentenciadas por el Tribunal Supremo de la Nacion, que el Gobierno en ningun caso puede satisfacer sin violacion de la enunciada ejecutoria:

2º Que girando por cuerda separada otra solicitud de la empresa, relativa á que declare el Gobierno la correspondencia entre la moneda circulante en la época del contrato con la que sirve actualmente para todas las transacciones, cualquiera alteracion de los precios de tarifa fijados en la cláusula 11, no puede ser materia de este arreglo, contraido solo á la cancelacion del artículo 10, en que se acordó la garantia del interés mínimo:

3º Que con sujecion á estas indicaciones y á las demas contenidas en la vista del Fiscal de la Corte Suprema, se comisionó al Director General de Obras Públicas para que acordase con el representante de la empresa el proyecto de las condiciones segun las cuales podia llevarse á efecto la transaccion propuesta:

4º Que no obstante los términos explícitos de esta autorizacion, en las cantidades consideradas como abonables, segun la primera de las bases convenidas, están inclusas algunas de las partidas que comprende el fallo negativo de la Corte Suprema de Justicia:

5º Que por la tercera de esas mismas bases, no solo se declara la correlacion que hay entre la moneda feble circulante y la designada en la ley de 14 de Febrero último respecto á la tarifa de pasajes de la contrata primitiva, al designarse 3 soles 20 centavos para la primera clase, que es el equivalente de cuatro pesos, y un sol 60 centavos para la segunda, que lo es de dos pesos, sino que se fija ademas el de 625 milésimos de sol por cada quintal de peso, igual á seis y un cuartillo, reales, cuyo valor excede en un 25 por ciento á los cinco reales del contrato; y 125 diez milésimos de sol por cada pié cúbico de volúmen, que corresponde próxi-

mamente á 22 reales por carga de mula, precio superior en un 50 por ciento á los quince reales de la contrata:

6º Que estas onerosas concesiones jamas habrian sido acordadas por el Gobierno, aun cuando estuviese en sus facultades alterar la contrata, por el inmenso gravámen que harian recaer sobre los comerciantes y productores del Sur; gravámen, que tomados por base los 100,000 pesos anuales, que como término medio próximo ha producido la carga trasportada en el ferrocarril de Tacna durante los dos últimos años en que solo se ha cobrado la mitad del precio de tarifa, subiria proporcionalmente á muy cerca del duplo sobre aquella suma, si se aceptara la enunciada innovacion; por todos estos fundamentos con los demas que se desprenden del mérito del expediente, y habiendo consultado la opinion del Consejo de Ministros: se desaprueban las bases convenidas entre el Director de Obras Públicas, comisionado por el Gobierno, y D. Juan Mathison representante de la empresa del camino de Tacna, por no ser conforme á las prevenciones hechas para el desempeño de esta comision, ni estar acordes con lo que determinan las leyes de la República. En su consecuencia, tráigase al despacho el expediente promovido por la misma empresa sobre la derogacion del decreto del Gobierno de 7 de Enero de 1861, en que se mandó reducir á la mitad el precio de los fletes y pasajes que conforme á la tarifa cobraba la empresa, para en su vista resolver lo conveniente.

Comuníquese á quienes corresponda, y publíquese el expediente. —Rúbrica de S. E. — FREYRE.

Restablece la antigua tarifa.

En un expediente iniciado por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, para que se reconsidere la resolucion de 15 de Julio de 1859, que redujo á la mitad los precios de pasajes y fletes fijados por dicha empresa; S. E. el segundo Vicepresidente, en vista de la resolucion de 25 de Mayo próximo pasado, que recayó en el expediente sobre cesacion de la garantia del seis y medio por ciento, ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Junio 2 de 1863.

Visto este expediente y teniendo en consideracion:

1º Que el Gobierno por decreto de 13 de Junio de 1859, mandó reducir á la mitad el valor de los pasajes y fletes fijados por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, con arreglo á la cláusula 11 del contrato celebrado con D. José Hegan en 6 de Agosto de 1852:

2º Que esta reduccion se mandó hacer por via de ensayo, con el objeto de probar si mediante ella, se aumentaba el número de pasajeros y mercaderias, y si con el aumento que era consiguiente en los productos de la empresa, se conseguia librar al Estado del gravámen que sufre con la garantia del seis y medio por ciento sobre el capital de 2.000,000 de pesos á que se obligó en el contrato primitivo:

3º Que puesta en ejecucion esta medida, el representante de la empresa reclamó de èlla y solicitó que se suspendiesen sus efectos:

4º Que despues de haber accedido el Gobierno á esta solicitud, fijando el plazo de cuatro meses, dispuso en 7 de Enero de 1861, que volviese á ponerse en observancia en todas sus partes el decreto de 15 de Junio de 1859, por el término de un año:

5º Que han trascurrido hasta la fecha mas de 29 meses sin haberse obtenido el aumento de produccion que era de esperarse, y cuando por el contrario en estos dos últimos años han disminuido tan considerablemente sus rendimientos, que casi se ha triplicado el déficit que garantiza el fisco, sin que por ello hayan obtenido mayores ventajas

los comerciantes y productores del Sur de la República:

6º Que con la continuacion de este nocivo sistema, no solamente se reagravaria indebidamente la renta pública, sino que se daria lugar tal vez para lo futuro á complicaciones de otro género; oído el voto consultivo del Consejo de Ministros se resuelve:

1º Desde el dia 1º de Julio próximo queda restablecida y en práctica la primitiva tarifa de fletes y pasajes dada por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna con arreglo á la condicion 11 del contrato de 6 de Agosto de 1852:

2º Se notificará inmediatamente á la empresa esta determinacion del Gobierno, acorde con las peticiones que tiene hechas, á fin de que libre por su parte las providencias que se requieren para su puntual observancia, como tambien para que haga cerrar sus cuentas hasta fin del presente mes, y las pase al Ministerio, con el objeto de que se esclarezca el déficit que resulte entre el producido líquido del ferrocarril, durante el primer semestre de este año, y el monto del interés garantizado:

3º Que por el Ministerio del despacho se pidan instrucciones detalladas al interventor que se nombre, á fin de que para lo sucesivo aparezca en las cuentas con toda claridad, cuál ha sido el producto íntegro del ferrocarril, cuáles los gastos de explotacion, cuáles los de conservacion y reparacion, tanto del material como de la línea y sus dependencias, y cuáles de reconstruccion y fabricacion:

4º Que el Prefecto del Departamento de Moquegua libre igualmente las órdenes que sean consiguientes, para que esta disposicion tenga el mas puntual é inalterable cumplimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

Oficio de remision.

REPÚBLICA PERUANA.—CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.

Lima, Marzo 13 *de* 1862.

Señor Ministro de Gobierno.

Tengo el honor de remitir á US., para su inteligencia, copia certificada de los autos que ha proveido este Tribunal en el expediente promovido por los empresarios del ferrocarril de Tacna á Arica, residentes en Lóndres, sobre la baja de trasportes de dicho camino.

En consecuencia, devuelvo á US. en f. 51, el expediente que se pidió para mejor proveer, y se sirvió US. remitir con nota de 9 de Agosto último.

Dios guarde á US.—JUAN MARIANO COSSIO.

Sentencias de la Corte Suprema contra la Compañía del ferrocarril.

AUTO DE VISTA.

Lima, á doce de Agosto de mil ochocientos sesenta y uno. Vistos: con el expediente traido últimamente para mejor proveer, que se devolverá; y de conformidad con lo expuesto por el señor Fiscal, no habiéndose probado por la parte querellante los dos requisitos esenciales y de ley, de posesion y de eyeccion—declararon sin lugar la querella de despojo interpuesta por parte de los empresarios del ferrocarril de Arica á Tacna; y ordenaron se les devuelva los documentos que han presentado, trascribiéndose esta resolucion al Supremo Gobierno, por el órgano respectivo.—MARIÁTEGUI — CANO—MUÑOZ.—Proveyeron, firmaron y publicaron el auto anterior en el dia de su fecha, los señores Vocales de este Supremo Tribunal que lo suscriben, siendo testigos el Relator, Procuradores y porteros de dicho Supremo Tribunal, de que certifico.—Por enfermedad del Secretario—PEDRO SEMINARIO.

AUTO DE REVISTA.

Lima, Marzo primero de mil

ochocientos sesenta y dos.—Vistos: en discordia de votos y teniendo en consideracion: — Primero: Que á mérito del instrumento de f.... pertenece á D. José Hegan, y en el dia á la Compañia cesionaria, el dominio de la via férrea de Arica á Tacna por el tiempo del contrato.—Segundo: Que á efecto de ese dominio era, segun el artículo ciento veintiuno del Código Civil, la libre disposicion ó administracion dentro de los límites pactados, si el comprador ó contratista no hubiese exigido del vendedor un premio fijo por el término de veinticinco años, ó miéntras que el camino no produjera ese premio.—Tercero: Que el Supremo Gobierno, en representacion del Estado, ha tomado ingerencia en la baja de los trasportes, por el decreto de siete de Enero de mil ochocientos sesenta y uno, con el objeto de ensayar, por el término solo de un año, si esa baja puede contribuir al aumento de entradas y por tanto á descargar ó disminuir el gravámen que pesa sobre el erario, con respecto al capital que se fijó como precio del ferrocarril.—Cuarto: Que de los antecedentes resulta que en los años pasados ha tenido que gastar el erario fuertes sumas para el reintegro del interes pactado, y por ello la baja del precio de trasportes decretada, aunque sea irrefleja ó anti-económica, en nada ha afectado ni podido afectar, segun los precedentes, á la Compañia propietaria, sino al erario peruano, con cuyo riesgo se hacia esa prueba. —Quinto: Que miéntras dure ese abono ó indemnizacion de interes, se concede al Gobierno, por la cláusula vigésima del contrato, su intervencion, la que no tendrá lugar cuando ó el ferrocarril produzca el interes señalado ó pase el término de veinticinco años fijado, en cuyo caso cualquiera intervencion en la administracion seria expoliativa. Bajo de estos precedentes confirmaron el auto apelado de fojas treinta y cinco vuelta, su fecha doce de Agosto último y los devolvieron.—Cossio—G. Sanchez—Herrera—Alvarez—Piñeyro. —Proveyeron, firmaron y publicaron el auto anterior en el dia de su fecha, los señores Presidente y Vocales de este Supremo Tribunal que lo suscriben, con el Conjuez Dr. D. Julian Piñeyro, Vocal de la Corte Superior de Justicia del Departamento. El voto de los señores Gomez Sanchez y Alvarez fué por la reforma del auto de vista, y que se declare el despojo, reponiendo á la empresa del ferrocarril de Tacna en la posesion del derecho de establecer la tarifa, sin exceder del máximun, conforme al contrato, de que certifico.—Juan Rondon, Secretario.

Es cópia de los autos de su referencia que originales se hallan á fojas 35 vuelta y fojas 78 vuelta del expediente promovido en el año de 1861 por los empresarios del ferrocarril de Tacna á Arica, residentes en Lóndres, sobre cobro de cantidad de pesos, á que en caso necesario me refiero y certifico.

Lima, Marzo 12 de 1862.—Juan Rondon, Secretario.

Tarifa que "emite la empresa de los fletes y pasajes que regirán desde el 1º de Agosto próximo entrante hasta nuevo aviso."

PASAJES.

En 1ª clase	3 $
En 2ª clase	2 "
Los niños de menos de 12 años medio pasaje y los de menos de 3 años libres.	

EQUIPAJES.

Una maleta pequeña de mano ó sombrerera, sin responsabilidad de la empresa.....	Libre.
Encomiendas, monturas.....	4 rs. c. u.
Baules, no pasando su peso de 6 arrobas	1 $ "
Id. mayores, en proporcion.	
Una cama envuelta en su colchon — un almofrez	1 " 4 "
Javas, cajones, barricas, sacos, canastas, ó envoltorios de cualquiera clase con frutas, legumbres y víveres frescos, carne ó aves; no pasando su peso de 6 arrobas.....	1 " "
Muebles en piezas sueltas	Convencional.

Efectos no comprendidos en la lista anterior, condicionalmente.	El duplo del flete segun tarifa de carga.
Agua de Arica, llenando la empresa los barriles de los fletadores:	
Hasta 6 arrobas de peso bruto..	5 rs. barril
Hasta 3 quintales id.....	10 " "

CARGA.

Huano en bultos corrientes, carbon de todas clases en id., leña, salitre en sacos, nieve pesada al tiempo de cargarse, fierro doblado ó cortado en atados pequeños.....	3 " qq.
Harina, semitilla, afrecho, trigo, granza, cebada en sacos, arroz en sacos, azúcar, licores en cajones de á una docena de botellas	4 " "
Harina en barriles, arroz en barriles, fierro en barras largas, madera, mercaderías en bultos de peso y volúmen corrientes, y toda otra clase de carga no especificada	5 " "
Pianos en uno ó mas cajones...	10 $ " c u.
Cueros de vaca sueltos.....	2 " "
Paquetes, encomiendas	4 " "
Oro y plata en pasta ó acuñados.....	1 $ mil.
Mercaderías en bultos que por su excesivo peso ó volúmen no se consideran corrientes, fósforos, muebles en piezas sueltas, pólvora, ácidos, gas, kerosino y otros artículos de peligro	Convencional.
Carga de Chacalluta á Tacna..	3 rs. qq.
Id. id. á Arica..	2 " "

Tacna, Julio 16 de 1863.— JUAN D. CAMPBEL.—C. L. WORM.— JUAN ANSDELL.— GODOFREDO ABELL.

No se admite á un empleado.

Habiendo propuesto el Prefecto de Moquegua á D. Fabio Ureta, para oficial auxiliar de la intervencion fiscal del ferrocarril de Arica á Tacna, ha resuelto S. E. el Presidente lo que sigue:

Lima, Setiembre 29 de 1863.

Habiéndose resuelto que el interventor fiscal del ferrocarril de Arica á Tacna ponga de su cuenta los auxiliares que tenga á bien, para que le ayuden á desempeñar las labores que se le han encomendado; dígase al Prefecto de aquel departamento, que no puede el Gobierno tomar en consideracion la propuesta que hace en favor de D. Fabio Ureta para oficial auxiliar del expresado interventor.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—ZEGARRA.

Informe del Ministerio de Gobierno.

Lima, Enero 18 de 1864.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

A consecuencia de la estimable comunicacion de US. de fecha 4 del próximo pasado Diciembre, participándome que el señor Encargado de Negocios de S. M. B. habia presentado en el despacho de US. una reclamacion, en que apoyaba las que igualmente habian hecho los accionistas del ferrocarril entre Arica y Tacna, por la intervencion del Gobierno peruano en la tarifa; he tenido que registrar y tomar datos de todos los antecedentes, para poder informar á US. sobre este asunto, agregando los que tambien existian en este despacho, y que remito al de US. para que los tenga presentes, al resolver lo conveniente sobre la citada reclamacion.

En vista de los documentos de su referencia, creo que será inoficioso ocuparse de la historia del desgraciado negocio del mencionado ferrocarril; ni recordar hechos, que por mucha que fuera la moderacion del Gobierno al quererlos expresar, no dejarian de ofender á la casa empresaria. Felizmente la cuestion, segun la nota de 5 de Noviembre último, se limita á dos puntos únicamente.

1.º A que el Gobierno tiene derecho de intervenir en la formacion de las tarifas; y

2º A que se paguen á la casa empresaria ciento ochenta y ocho mil quinientos sesenta y ocho pesos tres y medio reales (188,568 $ 3½ rs.) en que suponen ó calculan las pérdidas ocasionadas á consecuencia de la intervencion de nuestro Gobierno en el arreglo ó modificacion de las mencionadas tarifas.

En cuanto al primer punto parece inútil casi el ocuparse de él, porque desde que el ferrocarril produce mas del 6½ por ciento de la garantía, segun resulta comprobado con las notas del interventor nuestro, remitidas por la Direccion General de Hacienda, y segun las cuales aparece que el tráfico del camino irá rindiendo un positivo sobrante, despues de pagarse sus gastos naturales, el Gobierno no tiene por que intervenir en las tarifas, si no exceden ellas lo prescrito por el artículo 11 de la contrata celebrada. Cesando la intervencion del Gobierno, no puede haber cuestion sobre este punto. No será de mas indicar á US. que la cuestion fué sometida á los Tribunales de Justicia, y entre ellos al de la Exma. Corte Suprema, la cual siempre ha merecido y merece gran respeto por lo acertado de sus fallos y por la independencia absoluta, con que esos honorables magistrados proceden. Ese Supremo Tribunal decidió que el Gobierno peruano estaba en su derecho para intervenir en fijar las tarifas; y claro es que, segun los principios de justicia universal, ese fallo ha pasado en autoridad de cosa juzgada, y debe ser reputado y tenido como una verdad inalterable. No puede ni debe suponerse, ni remotamente, que el juicio apasionado de los empresarios pudiese ser mas cierto y fundado que el de ese tan respetable Tribunal. La circunstancia de ser los contratistas del ferrocarril de Arica á Tacna extranjeros no les da mas derechos y privilegios, que los que gozan los peruanos. Estos tienen que sujetarse á las decisiones de los Tribunales de Justicia; y lo mismo tienen que hacer los extranjeros, cualquiera que sea su nacionalidad, debiendo solo pedir la proteccion de sus respectivos Gobiernos, en el caso de sufrir una notoria y bien clara injusticia. Por estas razones, el señor Ministro D. José Gregorio Paz Soldan, en su nota de 24 de Febrero de 1863, dijo al señor Encargado de Negocios de S. M. B., que no era posible someter este asunto á discusiones diplomáticas. Si tratara ahora de examinar el derecho que tuvo el Gobierno del Perú para intervenir en el arreglo de las tarifas, sobrarian los argumentos que podriamos presentar en su apoyo para comprobarlo; pero repito que la cuestion esa ya no tiene objeto.

En cuanto al segundo punto, sobre los daños, que se dice han sido causados por la intervencion del Gobierno en las tarifas, y que se quiere suponer ascienden á $ 188,568 3½ rs., hay que tener presentes varias cosas. En primer lugar la base sobre la cual se quieren apoyar para pedir el abono de los daños, no es exacta, pues existe de por medio el incuestionable derecho que tuvo el Gobierno para intervenir, y que ha sido declarado y reconocido por sentencias ejecutoriadas. Pero suponiendo, sin conceder, que no hubiera tenido el Gobierno derecho para intervenir, se ve á primera vista lo exagerado de los cálculos de los empresarios del ferrocarril de Tacna; y no es extraño que así procedan recordando sin duda el modo como obtuvieron el decreto del Gobierno para construir el citado ferrocarril, y lo mucho que esa compañia ha obtenido con la concesion de asegurarles un 6½ por ciento de interes anual sobre los dos millones del pretendido valor de esa obra.

Si se examina detenidamente la cuenta de 25 de Setiembre de 1863, á que se refiere el Señor Encargado de Negocios de S. M. B., se conocerá sin grande esfuerzo lo absurdo y temerario de los cargos. Suponen los empresarios que si no se hubiese reducido á la mitad el importe de la tarifa de pasaje y de fletes de mercaderías, habria producido el doble, sin advertir que si aumentó el número de pasajeros y la carga, ese aumento fué debido exclusivamente á la re-

baja de la tarifa, porque es indudable que muchos individuos no habrian transitado con tanta frecuencia, ni habrian remitido por el ferrocarril mucha carga, si el flete de ella hubiera sido doble de lo que en él se pagaba. Los mismos representantes de los accionistas, que contra todo principio son al mismo tiempo que especuladores por su propia cuenta, agentes de las acciones del ferrocarril, conociendo que la rebaja de las tarifas sería precaria, se apresuraron á importar maderas, guano y otros artículos en que ellos mismos especulan. Por cierto que esto no lo hubieran hecho, si hubieran estado vigentes las antiguas tarifas. Por consiguiente es errado el principio de calcular el doble de las entradas que hubiera tenido la empresa, si las tarifas no hubieran sufrido una alteracion. Ademas, es de suma importancia el tener presente, que la cuestion de daños y la valorizacion del monto de estos, es objeto de la atribucion de los Tribunales de la República, ante los cuales tienen que ocurrir todos, sean nacionales ó extranjeros, para reclamar los derechos que crean tener. Ante esos Tribunales, el Gobierno defenderá su accion usando de la justicia que le asiste; y si ellos diesen un fallo en su contra, sabrá respetar esa decision, cualquiera que ella sea.

Me será satisfactorio saber que estos datos pueden contribuir á la demostracion de la poca justicia en que se apoyan los accionistas.

Dios guarde á US.—CIPRIANO C. ZEGARRA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Entre las varias demandas y reclamaciones particulares ó diplomáticas, que se han interpuesto contra el Gobierno peruano, para arrancarle dinero con que satisfacer la codicia de ávidos especuladores, debe ocupar un lugar preferente la que ha promovido el director de la empresa del ferrocarril de Arica, cuyo funesto privilegio forma una de las páginas mas tristes en la historia de nuestros contratos públicos. En él se concedió toda clase de favores, privilegios y excenciones á don José Hegan, cuidándose muy poco de asegurar los intereses nacionales. Se le adelantó la cantidad de dos millones, en vales, pagaderos en Lóndres, cuyo dinero sería reembolsado en Lima, á los tres años, con dos millones de vales de consolidacion; así es que, á mas de las ventajas del adelanto, obtuvo Hegan un regalo de mas de un millon de pesos, pues entónces los vales consolidados valian en plaza menos del cincuenta por ciento. Todos estos favores inexplicables, que merecieron entónces una censura tan justa, como amarga y general, solo han sido correspondidos con la mas escandalosa ingratitud, con insultos al Gobierno, con calumnias propagadas por el *Times*, y otros periódicos ingleses y extranjeros; con interposicion de demandas inícuas, y aglomeraracion de quejas y censuras maliciosas é insultantes. Tal es el cuadro desconsolador que presenta la lectura de este expediente.

El Gobierno mandó reducir el importe de los fletes del ferrocarril, por el término de un año, y como ensayo, pagándose por el Estado la baja de ingresos, que por semejante medida pudiera resultar á la empresa; así es que con ella solo resultaba perjuicio para el erario. Esta medida sirvió de pretexto á la empresa para interponer querella de despojo ante la Corte Suprema, cuya rectitud declaró por sentencias de 12 de Agosto de 1861, y 1.º de Marzo de 1862, que no había despojo, apoyándose estos fallos, que se leen á fojas 48, en razones de evidente justicia. Desde que dicha empresa sometió la cuestion al fallo del Tribunal Supremo, llamado por la ley para resolver esta clase de demandas, quedó sujeta y obligada á sufrir sus consecuencias

y resultados, como lo enseñan la razon, la justicia y los principios del Derecho Internacional. Pero, olvidando todo esto, se pretende é insiste en abrir una inusitada instancia diplomática, para hacer revivir un pleito acabado, para anular sentencias legalmente expedidas, y para someter los fallos de nuestro Tribunal Supremo á la revision de agentes extranjeros.

La empresa, despues de haber tocado un justo desengaño, se dirigió á la legacion británica, quejándose del resultado de su querella, é implorando su intervencion en el asunto. El señor Encargado de Negocios interpuso entónces la reclamacion de fojas 5, en la que bien se deja conocer la incertidumbre del derecho que asistia al director de la empresa, y por ello se limitó á pedir: "que en consecuencia de las órdenes que ha recibido, debe apoyar la solicitud de la compañia del ferrocarril de Arica, para el reconocimiento de los derechos debidamente concedidos por el Gobierno peruano, y espera que se le haga la debida reparacion por los daños causados á consecuencia de la ruptura del contrato por parte del Gobierno peruano." Se pide, pues, 1º el reconocimiento de los derechos concedidos á la empresa; y 2º la reparacion por los daños causados á consecuencia de la violacion del contrato, sin determinar cantidad, porque para ello era preciso que primero fuese reconocida la obligacion de indemnizar. Pedir el cumplimiento del contrato, que se halla vigente y respetado, no tiene objeto, porque el Gobierno lo respeta, mas de lo que debiera, hasta tolerar y no reprimir los abusos y arbitrariedades de la empresa. La reparacion exigida por daños, á consecuencia de la rebaja en las tarifas, es tan temeraria, como absurda é injustificable, pues el Gobierno ha pagado el déficit que resultó segun la caprichosa cuenta que formó la empresa. Pero existe todavía otra razon mas poderosa, para repeler la demanda, con la energía que lo fué á fojas 13, aunque, por el estado de la cuestion, apénas naciente, no fué posible entrar en otras demostraciones

Rectificando el director Campbell su reclamo, y fundándolo extensamente, solo reprodujo las razones que hasta el fastidio habia alegado ante los Tribunales, pero que no fueron admitidas, porque no eran legales; en él se atreve á decir: "que es justa su demanda por reparacion; que el Gobierno le ha *arrebatado* sus derechos de propiedad; que temia que el señor Ministro de Relaciones Exteriores se hubiese equivocado respecto á la naturaleza de sus reclamos, pudiendo por consiguiente poder declarar, que sencillamente exige que el Supremo Gobierno cumpla con su contrato, y que ante todo observe sus propias leyes; que las sentencias se fundan en considerandos palpablemente *erróneos*; que aunque se hubiesen llenado las formas legales de procedimiento, lo que no se ha hecho todavia, podia asegurar que la justicia le ha sido negada." Este cúmulo de insultos y de ofensas vertidas por un extranjero, contra el Gobierno, y el mas respetable Tribunal de la nacion, ha sido aceptado con ligereza y sin meditacion por el Encargado de Negocios de S. M. B. desde que se ha tomado la libertad de remitir el original á V. E., haciendo así suya la injuria de Campbell. La sentencia ejecutoriada es reputada en Inglaterra, y en todos los paises civilizados, como la expresion de la verdad. Ante sus decisiones desaparecen, y nada son, las alegaciones de un litigante interesado. Sobre este punto debe el Gobierno pedir con firmeza la competente satisfaccion al señor Encargado de Negocios de S. M. B.

Declarado sin lugar el despojo, el querellante que se sujetó á las consecuencias del juicio, tenia expedito su derecho para seguir la causa por la via ordinaria, segun

el artículo 1,373 del Código de Enjuiciamentos. Campbell ha ocurrido á la accion diplomática, que se ha hecho tan usual y fácil en el Perú, con desprecio de las leyes, y queriendo tener mejores derechos que los mismos ciudadanos. La proteccion que se dispensa en el Perú á los extranjeros, es la que tienen por las leyes ó los tratados, y no pueden solicitar favores ó exenciones de que no gozan los nacionales: principio consagrado y reconocido en los artículos 2º y 13º del tratado celebrado entre el Perú y la Gran Bretaña, el 10 de Abril de 1850. Por consiguiente, tampoco puede tener lugar una reclamacion diplomática, mientras las leyes reconozcan y concedan accion civil para reparar el daño, verdadero ó supuesto, que se dice sufrido; ó mientras en las sentencias no se encuentre injusticia notoria, ó denegacion de justicia *in re minime dubia*. Estos principios fueron vigorosamente invocados y sostenidos por la Gran Bretaña, en la famosa cuestion de los buques prusianos, cuyos manifiestos y exposiciones se encuentran entre las causas diplomáticas célebres, colectadas por Martens.

Solamente en el caso de que la Corte Suprema hubiese declarado el despojo, tendria lugar la demanda de daños y perjuicios, en via ordinaria, como es sabido en derecho, y lo prescribe el artículo 1,375 del mismo código. Pero Campbell pretende que en su favor se cambien y trastornen todos los principios de justicia y todas las leyes nacionales. El contrato del ferrocarril de Arica se celebró en el Perú, y por lo mismo, las cuestiones que nacieren acerca de él, deben decidirse por sus leyes y Tribunales; ante cuya verdad incontestable tiene que fracasar la reclamacion diplomática que se quiere sostener.

La verdad y justicia de las razones expuestas, no pueden desconocerse por el señor Encargado de Negocios de S. M. B., y sin embargo, ántes de ser aceptada por el Gobierno, y de haberse probado su obligacion de indemnizar, se le exige el pago de ciento ochenta y ocho mil quinientos setenta y ocho pesos, tres y medio reales, sin mas documentacion que el antojo de los que han formado las cuentas impresas y manuscritas que corren agregadas al expediente, y sin otros comprobantes de su justicia que las apremiantes notas del Encargado de Negocios de S. M. B.

Examinando esta reclamacion, encontrará V. E. que al principio fué interpuesta de una manera general é indeterminada, y sin fijacion de cantidad alguna; que despues ha sido ampliada aun antes de ser admitida; que al señalar la suma que debe pagarse por los supuestos é improbados daños y perjuicios, se hacen agravios al Gobierno, á quien no solo se le declara ya responsable, por un Encargado de Negocios, ofendiendo su dignidad, sino faltando tambien á las reglas mas triviales aun en los negocios privados: que solo se llega á ese término, despues que se ha patentizado de una manera indudable, que han sido ciertos los perjuicios, y ocasionados maliciosamente por aquel á quien se cobran. Omitir estas reglas de justicia y de consideracion á un Gobierno, y dirigirle demandas por indemnizacion, en la forma que lo ha hecho el señor Encargado de Negocios de S. M. B., es algo mas: es lanzar una intimacion desacordada, y arrogarse sobre él una superioridad, que no puede tolerarse ni permitirse. Tal modo y medios de interponer una reclamacion diplomática, son tan inusitados, que solo sirven para comprobar todavia mas, hasta dónde puede llevarse el abuso de la fuerza. Contra ella debe oponer el Gobierno la razon y la justicia de su derecho. Ceder, sería sacrificar la independencia y soberanía de la nacion, la majestad de sus leyes, y el respeto que merece la cosa juzgada, sin

que á los Gobiernos extranjeros les sea permitido entrar en el exámen del mérito y de la justicia del fallo.

Mientras el señor Encargado de Negocios gestiona por la via diplomática, el director de la empresa solicita por cuerda separada, el pago de la indemnizacion, ofreciendo hacer rebajas, como aparece de su recurso de 19 de Octubre de 1863.

En cada privilegio concedido á los súbditos de Gobiernos fuertes de Europa; en cada contrato celebrado con ellos; en su ingerencia en nuestros asuntos; en su comercio; en el ejercicio de su industria; en la aplicacion de nuestras leyes; en los accidentes fortuitos que les suelen sobrevenir por sus malos cálculos ó torpeza, y hasta en los contratiempos de la mar, en todo hay siempre un azar, un peligro, una amenaza y un motivo para interponer una demanda diplomática, no con el fin de esclarecer la verdad ó la justicia, sino para imponernos una contribucion, por reparacion de daños é indemnizacion de perjuicios. Su conducta obligará al fin á mirarlos como enemigos, segun los consideraron los romanos, sin tener contra ellos los motivos de queja que nos asisten. Así es, que llegará dia, en que sea preciso para conservar nuestro honor, nuestra dignidad, nuestro reposo é intereses, no entrar con ellos en ningun género de contrato, limitándonos á concederles únicamente el goce de aquellos derechos que la naturaleza aconseja dar á todo hombre, y nada mas. No será culpa nuestra, que la opinion, los desengaños, nuestra seguridad, los recuerdos de las humillaciones que nos han obligado á sufrir, lleven las cosas á ese extremo, que sería un *anacronismo* social, para los que ignoren la historia de las reclamaciones que tanto han afligido nuestro país.

Tomando V. E. en consideracion el precedente informe del señor Ministro de Gobierno, y lo que el Fiscal acaba de exponer, podrá acordar la contestacion que corresponda darse á las notas del señor Encargado de Negocios de S. M. B.

Asimismo hace presente el Fiscal, que se hallan pendientes y sin resolucion varios otros puntos relativos al ferrocarril de Arica, y que sería conveniente separar los cuadernos, y devolverlos al señor Ministro de Gobierno, para su pronta resolucion, y evitar posteriores quejas y reclamaciones por la demora innecesaria que sufren, pues ya sobre ellos ha dictaminado este Ministerio.

Lima, 22 de Febrero de 1864. — PAZ SOLDAN.

Informe del Director de Administracion.

Señor.

Por supremo decreto de 6 de Agosto de 1852 (*Registro oficial* tomo 2º núm. 35) se concedió privilegio á D. José Hegan para la construccion de un ferrocarril del puerto de Arica á la ciudad de Tacna.

Las principales condiciones de este contrato fueron las siguientes: Que el ferrocarril estaria concluido en el término de tres años: Que á los noventa y nueve debe pasar á ser propiedad del Estado: Que la obra debia construirse con la mayor solidez á satisfaccion del Gobierno, que se reservó el derecho de inspeccionarla: Que concluida la obra, el empresario debia someter á la aprobacion del Gobierno un reglamento para el mejor servicio y arreglo del camino: Que el máximum del trasporte para los pasajeros de Arica á Tacna y viceversa sería de cuatro pesos en los coches de primera clase y de dos pesos en los de segunda, y el máximum de flete para las mercaderías de cinco reales por carga de mula para los efectos que no se arreglen al peso, no pagando bulto alguno menos de cuatro reales, sea cual fuere su tamaño: Que las tropas y la correspondencia oficial del Es-

tado se conducirán gratis en el ferrocarril y que cualquier otro efecto ó artículo perteneciente al Gobierno pagará la mitad del precio de la tarifa: Que la empresa estará exceptuada de pagar contribuciones fiscales ó municipales, durante el término del contrato: Que el Gobierno adelantaria á D. José Hegan la cantidad de dos millones de pesos en vales que debian ganar el 4 por ciento anual de intereses, que habia de ser pagado en Lóndres á razon de cinco pesos por libra esterlina, de los productos libres del guano, y los vales debian amortizarse gradualmente como cualquiera otra especie de deuda, debiendo Hegan entregar qüinientos mil pesos de vales de la deuda interna en la caja de consolidacion en clase de garantía y reembolsar á los tres años los dos millones que se le entregaban: Que el Gobierno se obligó á garantizar á Hegan, sus representantes ó herederos durante 25 años un interes de 6½ por ciento sobre el capital de dos millones de pesos y mientras durase esa garantía, se reservó el Gobierno el derecho de hacer examinar los libros y las cuentas de entradas y gastos de la empresa, pues debia cubrir el déficit que hubiese en los productos para completar dicho 6½ por ciento un mes despues de presentarse las cuentas del año anterior. En el caso de que el camino diese un interes mayor que el de 6½ por ciento ántes de vencerse el plazo de 25 años, debia cesar la garantía del Gobierno y su derecho de inspeccionar las cuentas de la empresa: Que D. José Hegan podia trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino por cualquier especie de contrato.

Con arreglo á esta última estipulacion, D. José Hegan traspasó sus derechos al ferrocarril á una compañía anónima de Lóndres, con permiso del Gobierno concedido por suprema resolucion de 23 de Mayo de 1857 (f. 47, C. 1º) con la condicion de no alterarse en ninguna de sus cláusulas ni condiciones la escritura del contrato principal celebrado con D. José Hegan el 27 de Agosto de 1852 en virtud del supremo decreto del 6 del mismo mes y año.

Por suprema resolucion de 12 de Setiembre de 1857 (f. 50 C. citado,) que recayó en un expediente promovido por D. José Hegan, se declaró que la compañía que sucedió á dicho Hegan en sus derechos al ferrocarril podia formar libremente sus estatutos para la organizacion de sus trabajos y arreglo de los intereses y acciones de los socios entre sí; pero sin menoscabar el derecho del Gobierno de cuidar del cumplimiento del contrato, ni alterar las condiciones de este.

El Supremo Gobierno con el objeto de aumentar los productos del ferrocarril y librar al Estado del gravámen de la garantía de 6½ por ciento, estipulada, dispuso por via de ensayo en la suprema resolucion de 15 de Junio de 1859 (f. 72 vta. y 73 C. citado) que se redujera á la mitad desde el 1º de Agosto del mismo año el valor de los pasajes y fletes de tarifa, con la calidad de que no se hiciera en ellos alteracion alguna los domingos y dias de fiesta. Por suprema resolucion de 8 de Noviembre del mismo año y á solicitud del representante de la empresa, f. 83, se difirió para cuatro meses despues el cumplimiento de la de 15 de Junio anterior, con el fin de que se pusiera en conocimiento de la compañía empresaria de Lóndres la alteracion de la tarifa para que expusiera lo conveniente, y en 7 de Junio de 1861, f. 115, se dispuso finalmente que se pusiera en práctica por el término de un año la nueva tarifa ó sea la establecida por suprema resolucion de 15 de Junio de 1859 ya citada.

Esta y otras estipulaciones del contrato para la construccion y explotacion del ferrocarril de Arica á Tacna dieron orígen á varias reclamaciones por parte de la empresa,

y que no hubiera recibido el menor daño en sus intereses, aunque el Gobierno hubiera suprimido toda tarifa de precios y concedido los pasajes de balde. Esto es muy claro y es enteramente imaginaria la reclamacion que la empresa ha hecho á este respecto. Ademas y sobre todo, las sentencias de la Excma. Corte Suprema de Justicia de 12 de Agosto de 1861 y 1º de Marzo de 1862, f. 62 C. 1º, deben cumplirse y el recurrente no puede hacer revivir una cuestion completamente fenecida con arreglo á las leyes.

SEXTO CARGO.

Este consiste en el derecho que la empresa creyó tener á que se pagase en soles el valor de los pasajes, fundándose en que hay diferencia en la cantidad de plata fina de los antiguos pesos fuertes peruanos, en cuya moneda juzga que debieron pagarse los pasajes, y la de los pesos que circulaban efectivamente desde que se inauguró el ferrocarril; en una palabra, pretende la empresa que el Gobierno declare que debia pagarse tal cantidad de plata fina por pasaje, y que le indemnice de la diferencia entre esa cantidad de plata fina, y la que contenian las monedas en que los pasajes se pagaban.

La injusticia de tal reclamacion es notoria, y por muy especiosos que sean los argumentos que en su favor puedan aducirse, la verdad no podrá jamas ocultarse.

En el contrato de 6 de Agosto de 1852 no se habla de plata fina, sino de pesos, y no habiéndose quebrantado esta estipulacion, no hay lugar á indemnizacion alguna. Si se considera lo grave y trascendental de las consecuencias de esta cuestion que no puede proponerse sino desconociendo los principios que rigen en cuanto á la moneda y su circulacion, se comprenderá que bajo ningun aspecto es admisible este cargo.

SÉTIMO CARGO.

Se refiere á que el Gobierno indemnice las pérdidas sufridas por los socios de la compañía anónima empresaria del ferrocarril, con motivo, segun se dice, de la rebaja hecha de órden del Gobierno en la tarifa de pasajes, que ocasionó depreciacion en el valor de las acciones y cubra los gastos hechos por esta razon en abogados, agentes, &.

Este cargo no es menos injusto que los anteriores, y no puede admitirse por las razones expuestas al tratar del 4º y 5º de los puntos en que se divide este informe; pues habiéndose declarado por sentencia de la Excma. Corte Suprema que el Gobierno no incurrió en responsabilidad al ordenar la rebaja de la tarifa de pasajes, tiene que desaparecer esta reclamacion que se funda en aquellas. Pero ni aun en el caso de que estuviera expedita la accion de la empresa, habria razon para indemnizar á los socios, del deprecio que sufrieron sus acciones, porque aparte de que no es fácil reducir á cifras una indemnizacion de esta clase, es un absurdo pretender que la Nacion sea responsable del alza y baja y de las vacilaciones del crédito.

De este breve exámen resulta que ninguno de los siete cargos que hace al Gobierno el representante de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, es justo ni admisible, y en consecuencia pueden declararse sin lugar los dos extremos de su solicitud.

Seccion 1ª de la Direccion de Administracion.—Lima, Setiembre 30 de 1869.

Otro sí, dice esta Seccion que este informe se ha demorado, porque no se ha traido el papel que correspondia, y que hoy se despacha en este de oficio, conforme á lo dispuesto en el artículo 37 del reglamento. Fecha *ut retro*. — S. D. — JOSÉ RAFAEL DE IZCUE.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

En el precedente informe está su-

ficientemente demostrada la ilegalidad de las pretensiones renovadas de la empresa del ferrocarril entre Arica y Tacna sobre indemnizaciones por daños, que dice haber sufrido; como tambien está bien demostrado que el Gobierno no puede aceptar ninguno de los dos medios de arreglo que propone; porque en verdad, la aceptacion de cualquiera de ellos daria pretexto ó motivo para suponer que habia algun derecho de la empresa que convenia transigir y por ese medio hacer dudoso el derecho del Gobierno que es fuerte y legítimo para oponer una absoluta negativa á tan temeraria pretension.

En el dictámen que expidió el Fiscal con fecha 22 de Febrero de 1854, y sobre cuyas conclusiones nada se ha resuelto, se hallan tratadas tambien estas mismas cuestiones; por lo que reproduciéndolo, y tambien el anterior informe, podrá V. E. declarar sin lugar las demandas de la empresa, que si se cree todavia con algun derecho, podrá hacerlo valer ante los juzgados y Tribunales de la República, únicos competentes para decidir las controversias sobre los contratos celebrados en ella y conforme á las leyes, y sobre cosas situadas en su territorio, y en cuyos juicios sostendrá el Ministerio Fiscal los intereses nacionales.

Lima, Octubre 13 de 1869.—PAZ SOLDAN.

La empresa gana 8¾ %.

Benemérito Señor Coronel Prefecto.

Juan Davis Campbell, representante del ferrocarril de Arica y Tacna ante US. me presento y digo: que en varias ocasiones he manifestado al Supremo Gobierno que desde luego que entrara la empresa en el ejercicio de su derecho de fijar por sí su tarifa de fletes y pasajes dentro de los límites estipulados por la contrata de 6 de Agosto de 1852, desapareceria la garantía de 6¼ por ciento, sobre dos millones de pesos á que el Gobierno se obligó. Así ha sucedido. En 1º de Julio de 1863 la empresa recobró su derecho de fijar la tarifa, que el Supremo Gobierno con enorme perjuicio á los intereses fiscales y á la empresa, habia ejercido desde 1º de Febrero de 1861 y los resultados obtenidos en los doce meses trascurridos hasta 30 de Junio del presente, se demuestran en la cuenta que con el respeto debido acompaño, para que prévia revision por el inspector fiscal, se digne US. elevarla á conocimiento del Supremo Gobierno. La referida cuenta indica que en el año desde el 1º de Julio de 1863 hasta 30 de Junio de 1864 las entradas del ferrocarril de Arica y Tacna

han sido.....	$ 260,260 1½
y los gastos.....	" 85 331 0½
que da un resultado neto de....	" 174,929 1

ó sea un dividendo de ocho y tres cuartos por ciento sobre el capital de dos millones de pesos. Ha desaparecido pues la garantía del Supremo Gobierno, estipulada en el artículo 20 de la contrata de 6 de Agosto de 1852; y si me es placentero comunicar al Supremo Gobierno tan plausible resultado, me es á la vez doloroso el decir, que en Diciembre de 1859, la garantía hubiese cesado, si por cuatro meses de ese año no se hubiese reducido la tarifa á la mitad.

Para que la cuenta lleve la autorizacion debida, á US. suplico se sirva pasarla para su revision al señor inspector fiscal del ferrocarril, permitiéndomela en seguida, como es costumbre antes de elevarla al Supremo Gobierno para absolver las observaciones que en ella recaigan.

Ferrocarril de Arica y Tacna.—Tacna, 30 de Julio de 1864.—Firmado.—JUAN D. CAMPBELL.

Termina la garantía del Gobierno.

Tacna, Agosto 26 de 1864.

Señor Director General de Hacienda.

Tengo la honra de remitirle á US. adjunta al presente oficio la cuenta pormenor de ingresos y egresos del ferrocarril de Arica y Tacna durante el mes de Junio próximo pasado que es el último para el completo del año prefijado por supremo decreto de 2 de Junio de 1863.

En 30 de Julio próximo pasado fué presentado por el representante de la empresa señor D. Juan Davis Campbell á la Prefectura del Departamento de Moquegua, el balance que demuestra el total de entradas y gastos del ferrocarril durante los doce meses trascurridos desde el 1º de Julio de 1863 hasta el 30 de Junio del presente año; y habiendo sido sometido á mi exámen dicho documento que ya debe haber pasado á manos de US., me es satisfatorio manifestar á US. que las sumas de ingresos y egresos que en él figuran son conformes con las que arrojan los libros de la empresa y con las que figuran en las cuentas por menor remitidas mensualmente á esa Direccion. Segun dicho balance, el ferrocarril de Arica y Tacna ha producido el interés de ocho y tres cuartos por ciento sobre el capital de dos millones de pesos, al cual garantizaba el Supremo Gobierno un interés anual de seis y medio por ciento, en virtud del artículo 20 del contrato de 6 de Agosto de 1852; y habiendo excedido de dicho seis y medio por ciento los productos del año vencido en 30 de Junio último, ha cesado la garantía del Supremo Gobierno en virtud de lo estipulado en el mismo artículo 20 citado y en virtud tambien de haberlo así declarado el representante de la empresa señor D. Juan Davis Campbell en su oficio dirigido con fecha 30 de Julio próximo pasado al señor Prefecto del Departamento de Moquegua.

Suplicando á US. se sirva elevar el presente oficio al conocimiento del Supremo Gobierno, séame permitido congratularme del feliz resultado que me ha cabido en suerte obtener en favor de la Nacion.

Dios guarde á US.—Firmado.—PEDRO DE URETA.

Pago de pasajes.

Lima, Marzo 10 de 1871.

Gírese al Ministerio de Hacienda el correspondiente libramiento, para que por la Caja Fiscal de Moquegua, se abone á la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, la cantidad de 62 soles 40 centavos, que segun las cuentas acompañadas, importan los pasajes proporcionados á varios empleados que han marchado á desempeñar comisiones del servicio, y los fletes de diferentes artículos, correspondientes al Estado: aplíquese este gasto á la partida que para los extraordinarios del Ministerio de Gobierno, se consigna en el presupuesto del presente bienio.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Muellaje.

Lima, Marzo 21 de 1872.

Manifestándose en este expediente:

1º Que la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna es deudora al fisco de cantidad de pesos por derecho de muellaje:

2º Que las razones que alega la empresa para eximirse del pago de esos derechos, no están fundadas en ninguna ley ni contrato; y

3º Que siendo destinados los productos de esos derechos, segun el tenor del supremo decreto de 10 de Febrero de 1871, á la construccion, conservacion y reparacion de los muelles que han de servir al comercio y á la misma empresa que quiere eximirse del pago, es justo que haya retribucion de parte de

quien los usa: de acuerdo con lo informado por la seccion segunda de la Direccion de Administracion del Ministerio de Hacienda y Comercio; se aprueba el procedimiento del administrador de la aduana de Arica, respecto al cobro de la expresada deuda; y se dispone que el citado administrador continúe ejecutando á la empresa del ferrocarril, para que satisfaga todo lo adeudado hasta el dia, y que se le cobre el derecho de muellaje respectivo por los útiles que ella introduzca en lo sucesivo con destino á esa linea.

Devuélvase los recibos y cuenta de la aduana de Arica, comuníquese y regístrese.— Rúbrica de S. E. —MASIAS.

Ferrocarril de sangre en el Callao.

No ha lugar.

Lima, Mayo 27 de 1868.

Visto este expediente, con los informes emitidos por la Municipalidad del Callao y la comision central de ingenieros civiles, y teniendo en consideracion: que D. Guillermo D' Coursey solicita establecer una línea férrea en la calle del General Gamarra, de la ciudad del Callao, con el objeto de facilitar las operaciones de una oficina de fundicion y herrería, que trata de plantificar en la calle de Chucuito, lo que equivale á establecer una servidumbre pública; y no pudiendo permitirse tales servidumbres en beneficio de un particular; de acuerdo con el dictámen del Fiscal de la Corte Suprema, se declara sin lugar la solicitud de D' Coursey.

Rúbrica de S. E. — LA-FUENTE.

Se autoriza su construccion.

Lima, Noviembre 17 *de* 1868.

Vista la nueva solicitud de D. Guillermo D' Coursey, por la que pide la reconsideracion del supremo decreto de 21 de Mayo último, en que se le negó la colocacion de una via férrea en el Callao, para el servicio de su establecimiento de fundicion y herrería; y en atencion á las explicaciones que hace en su último recurso, que desvanecen las razones que se tuvo para expedir el citado decreto de 21 de Mayo último: de acuerdo con el dictámen del Fiscal de la Corte Suprema, se permite á D' Coursey el que pueda establecer una linea férrea, que atraviese de una acera á otra la calle del General Gamarra en la expresada ciudad del Callao, con el objeto de facilitar las operaciones del taller de fundicion y herrería que ha plantificado en la calle de Chucuito de la misma ciudad, con sujecion á las prescripciones de la vista fiscal, que se trascribirán á la Prefectura para lo que fuere conveniente.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

Ferrocarril de la Aduana del Callao.

Se adjudica al señor Stirling.

Lima, Enero 9 de 1872.

Visto el oficio que precede del ingeniero don Luis Sada, encargado de la construccion de la nueva aduana del Callao, del que aparece, que segun el presupuesto adjunto los precios fijados por don Guillermo Stirling para la construccion de terraplenes y colocacion de las vias férreas interiores y exteriores que deben establecerse en la indicada aduana, son los mas módicos que se pueden obtener en la actualidad; y teniendo en consideracion: que los intereses del Estado exigen la construccion inmediata en dicha aduana, por cuya razon no es posible encargar á Europa los útiles y materiales necesarios para el establecimiento de las líneas de fierro que son indispensables para su servicio, porque esta medida aplazaria por mucho tiempo la ejecucion de la obra; que no encontrándose en esta capital rieles de menor peso que los de 75 libras por yarda, ni facilidad para preparar los durmientes indispensables, es necesario admitir los que de esta clase tiene expeditos D. Guillermo Stirling: acéptanse las indicaciones contenidas en el presente oficio, y en su consecuencia, adjudícase al mencionado Stirling la obra de construccion y nivelacion de terraplenes y colocacion de durmientes y rieles en las líneas interiores de la aduana que deben unirse con el ferrocarril del Callao á la Oroya, en los precios que en seguida se expresan, como costo por cada kilómetro de la via con tres juegos de cambio.

Por materiales, nueve mil seiscientos sesenta y dos soles diez y siete centavos.	9,662	17
Por terraplenes que tengan en término medio, un metro de alto y cuatro de ancho, dos mil doscientos soles por kilómetro	2,200	
Por los que tengan dos tercios de metro de alto, mil quinientos soles por kilómetro....	1,500	
Por lastre conducido de la mar brava ó del foso del Castillo, medido por carros,		

por cada metro cúbico, un sol veinticinco centavos.... 1 25
Por carguío de piedra de granito de la playa á la nueva aduana, puesta en los carros de la empresa por cuenta de los contratistas y descargada por los operarios de la aduana, un sol por metro cúbico..... 1

En su consecuencia, pase este expediente á la Direccion de Contabilidad General y Crédito, para que disponga que del fondo existente en la Caja Fiscal de este Departamento, destinado á los gastos de construccion de la aduana del Callao, se satisfaga en su oportunidad por mesadas el valor de los trabajos que ha de ejecutar don Guillermo Stirling, previo el certificado que expedirá el ingeniero director de dicha obra y el decreto de pago correspondiente expedido por este Ministerio.

Trascríbase á quienes corresponda y regístrese.—Rúbrica de S. E.—MASIAS.

Derechos de muellaje.

Lima, Enero 19 *de* 1852.

Visto este expediente y considerando: que el artículo 16 del contrato solo exceptúa de derechos de importacion y exportacion los efectos destinados al ferrocarril: que guarda silencio sobre el impuesto del muelle y pescante, que es ramo ageno, creado con especial objeto: que los empresarios no ignoraban la existencia de este gravámen cuando celebraron el convenio: que por lo mismo cuando se dejó de mencionar, no pudo ser porque el muelle se considerase sin derecho de importacion ni por olvido, en un documento de esa especie: que toda mercancía libre de derechos, sin excepcion ni de las producciones del país, paga muellaje: que subastado éste, el licitador tomó sobre sí obligaciones de que no podria libertarse, por mas que decayera el tráfico y se redujesen los ingresos, sujetándose al resultado de su negociacion, ya le ofreciera pérdidas, ya ventajas por la mayor concurrencia ú otros accidentes favorables é imprevistos: que el Gobierno tiene declarado en su decreto de 18 de Enero de 1851, que no hubo excepcion del derecho de muelle, ni intencion de incluirlo en la dispensa: que el otorgarla sería atacar la propiedad del subastador, á quien habria que resarcir del quebranto á que se le condenase: que no es conforme á justicia decir que el subastador del muelle no contó con el ingreso extraordinario que le produjera el ramo por los efectos destinados al ferrocarril: que esto le autorizaria para no cumplir sus compromisos, á la menor ocurrencia que menguase el producto del muelle, que remató con todas sus contingencias en 1848: que el expediente sobre ferrocarril giraba activamente desde 1846. Por estas consideraciones y á tenor de lo dictaminado por el Fiscal de la Suprema Corte, se declara:

1º Que los empresarios del ferrocarril están obligados al pago del impuesto de muelle y pescante al licitador de este ramo, por todos los efectos introducidos y que se introduzcan con destino á aquella obra.

2º Que el Gobierno no puede ensanchar el contrato del ferrocarril, ni hacer concesiones con daño de los derechos de un tercero, á quien tendria el Erario que indemnizar.

Vuelva el expediente á la aduana, archivándose los antecedentes agregados; regístrese.—Rúbrica de S. E. — MENDIBURU.

Ramificaciones.

Lima, Abril 2 *de* 1852.

Con motivo de una nota dirigida al Gobierno por el General Gobernador del Callao, á la que incluyó otra de los empresarios del ferrocarril, en la que hacen observaciones á la órden que se les trasmitió pa-

ra que hiciesen construir la ramificacion para el interior de la aduana, á que están obligados por su contrata, se ha expedido con fecha 2 del actual, el decreto que sigue:

Resérvese para su oportunidad el exámen de cuál sea la ramificacion que los empresarios están obligados á construir segun el artículo 11 del convenio. Entre tanto autorízase al General Gobernador del Callao para que inmediatamente proceda á contratar dos vias de camino de fierro que hará situar desde el muelle hasta la aduana en los puntos y por la direccion prefijados en la órden de 11 de Marzo último; en inteligencia de que ha de trabajarse con la mayor actividad, atendida la urgencia con que lo demanda el servicio del público; dando cuenta del contrato que celebre para la aprobacion del Gobierno, y recomendándosele no olvide ninguna de las particularidades que deben tenerse presentes para conseguir la mayor solidez y perfeccion en la obra.

Trascríbase á dicho Gobernador para su cumplimiento. — Rúbrica de S. E. — MENDIBURU.

Ordénase la construccion.

Lima, Julio 5 de 1852.

Habiéndose presentado al Gobierno propuestas para construir la línea del ferrocarril del muelle á la aduana del Callao, ha expedido con fecha 5 del actual la siguiente resolucion:

Visto este expediente con las propuestas que por ser demasiado onerosas para el Erario se declaran inadmisibles, y en atencion á que los empresarios de caminos de fierro de esta capital al Callao han ofrecido de una manera franca y desinteresada encargarse de la construccion de las dos vias que deben hacerse desde el muelle hasta la aduana, sin otro gravámen que los costos de la obra, ya valorizados y conocidos; se resuelve:

1º Que quedan encargados los referidos empresarios de poner en planta la obra y ejecutarla con la mayor prontitud posible, á fin de que termine completamente ántes de cinco meses, como que de ello depende que el comercio no sufra demoras ni perjuicios.

2º Que las dos vias se situarán dando principio desde los pescantes que existen en el muelle, y continuando por el arsenal en la direccion mas corta que señale el Gobernador, hasta tocar en la Plaza Principal del antiguo castillo en que se halla la aduana.

3º Que los rieles y silletas serán los mismos que tiene el camino de esta capital al Callao, los durmientes de pellin precisamente, colocados á inmediata distancia unos de otros, y el trabajo sólido y perfecto, cuidando de nivelar y dejar firme y seguro el terreno, bien sea alzándolo ó rebajándolo lo necesario.

4º Que el ancho de las dos vias será igual y el que fije el Gobernador del Callao, con respecto á las dimensiones que convenga dar á los carros de la aduana.

5º Que el Gobierno abonará por todo gasto á los contratistas veinticinco mil pesos, que recibirán de la Tesorería en cuatro mesadas iguales adelantadas, dándose la primera el dia en que firmen en dicha oficina el presente convenio.

6º Que el Gobernador removerá todo obstáculo que pudiera paralizar la obra, y auxiliará á los empresarios con cuanta providencia pidan para la mejor ejecucion de ella.

7º Que cualquier gasto distinto que el establecimiento de las dos vias exija hacer en la entrada de la aduana ó en el interior del castillo, será de cuenta del Estado, como objeto diverso y accesorio de los caminos, cuya perfecta plantificacion hasta dejarlos expeditos para el servicio, es el objeto del presente contrato.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—MENDIBURU.

Ferrocarril del Callao á Bellavista.

Permiso.

Lima, Setiembre 12 *de* 1871.

Visto este expediente: y teniendo en consideracion, que el permiso que solicita D. Juan Dionisio Rivera para establecer un ferrocarril de sangre, entre la ciudad del Callao y Bellavista, tiende á facilitar la comodidad en la comunicacion y á contribuir eficazmente al progreso y desarrollo de ambas poblaciones; de conformidad con lo expuesto por la Junta municipal del Callao y dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema; concédese al referido Rivera el permiso solicitado para el establecimiento del ferrocarril con arreglo á las condiciones fijadas por la Comision central de ingenieros y Fiscal de la Excma. Corte Suprema. Pase este expediente á la Municipalidad del Callao para que conforme á las indicadas bases mande extender la respectiva escritura.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARIA.

No ha lugar á modificaciones.

Lima, Febrero 9 *de* 1872.

Visto el anterior recurso de don Juan D. Rivera proponiendo nuevas modificaciones al decreto de 12 de Setiembre próximo pasado, por el que se le concedió permiso para establecer un ferrocarril urbano entre el Callao y Bellavista y reproduciendo las razones emitidas por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema en su anterior dictámen, se declara sin lugar dichas modificaciones. Vuelva este expediente al Prefecto del Callao para el cumplimiento del citado decreto, á fin de que ordene que la Municipalidad del lugar mande extender la respectiva escritura en el improrogable término de 15 dias, vencidos los cuales sin haberse otorgado la mencionada escritura, quedará sin efecto dicha concesion.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARIA.

Ferrocarril del Callao á la Punta.

Permiso.

Lima, Julio 23 de 1863.

Teniendo á la vista lo expuesto por el Prefecto del Callao y lo informado por la Direccion de Hacienda y la de Obras Públicas, junto con las observaciones hechas por el Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia; y resultando comprobada la utilidad positiva y el gran beneficio que reportará el vecindario del Callao con la realizacion del proyecto presentado por la Sociedad de Beneficencia; se le concede el permiso que solicita para plantificar un ferrocarril de traccion animal desde la calle denominada Paz Soldan hasta los baños de la Punta, entregándosele, por via de fomento, los rieles que sirvieron para el ferrocarril de la Penitenciaria; y considerándose esta obra como de empresa propia de la Beneficencia, se le sujeta á las siguientes condiciones.

1ª Que el ferrocarril no podrá introducirse ni ramificarse á otros puntos dentro de la poblacion.

2ª Que el precio por ida y regreso no excederá de dos reales para las personas adultas y de un real para los niños.

3ª Que la obra debe estar concluida en el término de un año contado desde la fecha de este decreto.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese — Rúbrica de S. E.—FREYRE.

Asuntos contenciosos.

Lima, Setiembre 1º de 1869.

Resultando de este expediente, que la cuestion suscitada entre la municipalidad del Callao y los empresarios del ferrocarril á dicha ciudad, sobre exhibicion de títulos de los terrenos en que la empresa ha colocado su línea férrea desde el indicado puerto hasta la Magdalena y pago del respectivo cánon, es de naturaleza contenciosa; de acuerdo con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que la municipalidad del Ca-

llao debe ventilar su derecho ante el poder judicial en la via y forma que le franquean las leyes, suspendiendo mientras tanto la municipalidad todo procedimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Cruzamiento de líneas.

Lima, Octubre 30 de 1869.

Visto este expediente y atendiendo: á que la Beneficencia del Callao solicita que la empresa del ferrocarril entre esa ciudad y esta capital corte sus rieles en el sitio que se unen con los de los baños á la Punta, á fin de evitar los peligros que resultan en el cruzamiento de ambas vias; y que teniendo la primera via derechos de prioridad establecidos sobre la segunda, no se le puede imponer otras obligaciones que las que emanen por sentencia judicial ó por convenio de partes, y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema, se resuelve: que á la empresa del ferrocarril á Lima no se le puede obligar por la Beneficencia del Callao al referido cruzamiento, si no es por los medios que establece la ley, debiendo las autoridades respetar los derechos de ambos ferrocarriles, hacer cumplir los reglamentos de policia y adoptar todas las medidas preventivas que tiendan á evitar cualquier peligro.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Ferrocarril Central Trasandino del Callao á la Oroya. (*)

Ley que autoriza la construccion de los ferrocarriles de Pacasmayo á Cajamarca y de Huaraz á Santa, y señala el método que debe observarse en las concesiones.

JUAN ANTONIO PEZET,

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando:

I. Que es uno de los mas imperiosos deberes del Congreso, procurar por todos los medios que estén á su alcance la plantificacion de fáciles y prontas vias de comunicacion, que liguen á todos los pueblos de la República entre sí, y á los situados en el interior, con los pueblos de la costa, á fin de proporcionarles cómoda exportacion á sus productos y barata adquisicion de los artículos de importacion, desarrollando de este modo el comercio, la agricultura, la minería y la industria, únicas fuentes seguras y constantes de riqueza para las naciones.

II. Que ninguna clase de caminos llena mas cumplidamente tan importantes fines, como los caminos de hierro; por cuyo motivo el Congreso ha procurado constantemente conseguir su plantificacion en distintos puntos de la República, concediendo al intento todas las seguridades y privilegios conducentes á facilitar su construccion.

III. Que está reconocido por la experiencia que ninguna de las ventajas que se pueden ofrecer á los caminos de hierro que se establezcan en la República, es mas eficaz que la de la seguridad de un mínimun de interes sobre los capitales que en ellos se empleen y que se ha fijado ya un 7 por ciento para los diversos caminos que sobre esta base se han decretado, con lo cual se consigue atraer á este objeto capitales extranjeros, sin los que sería imposible la realizacion de tales caminos, por no encontrarse

(*) La construccion de este ferrocarril está autorizada por la ley de 15 de Enero de 1868 que está en la página 1ª de este tomo.

en la República los ingentes caudales que su establecimiento requiere.

IV. Que dado el caso que las circunstancias financieras de la Nacion lo permitiesen, sería tambien conveniente que este género de empresas se hiciesen por cuenta del Estado, que encontraria en sus productos una segura remuneracion de las sumas en ellas invertidas y una sustitucion de la renta que hoy rinden los depósitos de guano.

V. Que los ricos veneros que se encuentran en el departamento de Cajamarca, demandan que se les procuren los medios de ser fácilmente explotados, á fin de acrecentar su produccion, y con ella la riqueza nacional, lo cual puede conseguirse ligando al puerto de Pacasmayo con la ciudad de Cajamarca por una via férrea, á cuya implantacion se presta la naturaleza del terreno que media entre esos dos puntos.

VI. Que el proyectado ferrocarril entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, merece por la importancia de las riquezas que está llamado á desarrollar, que se haga para conseguir su realizacion, las mismas concesiones que á los otros se han decretado y al que se contrae el anterior considerando.

VII. Que una vez reconocidas las bases mas apropiadas para conseguir la plantificacion de vias férreas, y establecidas como lo están para las que se han decretado ya y para las que por esta ley se decretan, es indispensable generalizarlas para todas las que en adelante puedan llevarse á cabo.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo, para que proceda á contratar la construccion de un camino de hierro, entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, con las ramificaciones que se juzguen convenientes, bien por cuenta del Estado, bien por cuenta de una empresa particular, observándose en este último caso las prescripciones siguientes:

1ª La empresa cuya propuesta se admitiere, ejecutará los estudios preliminares de la via y los presentará al Gobierno, acompañados del presupuesto de la obra, y de los datos necesarios para conocer su utilidad y productos.

2ª El Gobierno pasará estos trabajos á la Direccion General de Obras Públicas, para que ésta los examine y estudie y comisione á un ingeniero del Estado, que de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto.

3ª Estos nuevos trabajos se someterán á la Junta de ingenieros, y con el parecer que ésta emita, los pasará la Direccion de Obras Públicas al Poder Ejecutivo, con un informe detallado.

4ª El Gobierno someterá todos estos estudios y trabajos á una junta formada por tres comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

5ª El Gobierno en mérito de estos antecedentes, dispondrá que se otorgue la correspondiente escritura, con todas las formalidades, seguridades y requisitos que convenga y que la ley exija.

Art. 2º El Ejecutivo queda autorizado para garantizar á la empresa, que para la plantificacion de este ferrocarril se forme, un mínimun de interes que no exceda del 7 por ciento anual y por el término de veinticinco años á lo mas, sobre el capital que para su construccion se juzgue indispensable, afectando al efecto las rentas nacionales.

Art. 3º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que aplique las disposiciones contenidas en esta ley, al camino de hierro que debe correr entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, y á todos los demas que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad satisfac-

toriamente, promoviendo al intento la formacion de empresas que los lleven á cabo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dada en Lima á siete de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro.— RAMON CASTILLA, Presidente del Senado. — JOSÉ RUFINO ECHENIQUE, Presidente de la Cámara de Diputados. — FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario. — L. G. ASTETE, Diputado Secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la casa de Gobierno en Lima, 8 de Noviembre de 1864.—JUAN ANTONIO PEZET. — EVARISTO GOMEZ SANCHEZ.

D. Enrique Meiggs propone hacer los estudios.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, ante V. E. respetuosamente expongo: que teniendo conocimiento de que el Gobierno se ocuparia definitivamente de que se practiquen los estudios del ferrocarril entre Lima y el valle de Jauja, para lo que se halla debidamente autorizado, tengo el honor de someter á su ilustrada consideracion la siguiente proposicion.

1º El Supremo Gobierno me autorizará en la forma que sea mas conveniente para hacer los estudios del ferrocarril entre Lima y el valle de Jauja, suministrándome todas las facilidades que se requieran, igualmente que todos los datos conducentes que se hallan á su disposicion.

2º Haré practicar los mencionados estudios á mi costa, empleando ingenieros contratados por mí.

3º Un ingeniero de Estado intervendrá en los trabajos, á fin de que se llenen los deseos del Gobierno y del Congreso en la autorizacion de que ántes he hecho referencia.

4º Los estudios y los planos quedarán terminados dentro de ocho meses de aceptadas estas proposiciones ó ántes si fuere posible.

5º La direccion á que se dé la preferencia, podrá ser cualquiera de las que hasta ahora hayan sido estudiadas ú otra nueva, si fuese la mas conveniente.

6º Terminados los estudios y los planos, el que suscribe ofrece ponerlos á disposicion del Gobierno, á fin de que pueda éste, ó contratar con el que suscribe ó con quien lo represente de un modo legal, la construccion del ferrocarril mencionado, ó que convoque cualesquiera empresarios en los términos que tenga á bien, ó haga de dichos estudios y planos el uso que crea mas conveniente.

7º Se someterá la valorizacion de los gastos hechos en los estudios y los planos, á una junta de ingenieros, de la confianza de ambas partes, y el que suscribe será indemnizado de su valor en el caso de que el Gobierno no contrate con él ó con su representante la construccion del ferrocarril, sin que pueda impedir que el Gobierno haga uso de dichos estudios y planos desde el momento en que estén terminados. Si se contratase el ferrocarril con el que suscribe ó su representante, el valor de los estudios será considerado como parte de la obra.

En tal concepto:

A V. E. suplico se digne acoger benévolamente esta solicitud y resolver lo que creyere mas justo y conveniente.

Lima y Setiembre 18 de 1868.— Excmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Acéptase la propuesta del señor Meiggs.

Lima, Setiembre 21 de 1868.

Teniendo en consideracion:

1º Que el Gobierno, suficientemente autorizado por las leyes de 13 de Febrero de 1861 para hacer ejecutar los estudios de un ferrocarril central, desde la costa al interior, y penetrado de su inmensa

importancia, se halla decidido á emprender inmediatamente esos estudios, sea completando los ya practicados, ó practicando otros nuevos en la direccion y bajo las condiciones que sean mas adecuadas;

2º Que la propuesta del señor Meiggs, persona merecidamente acreditada para responder de la buena y cumplida ejecucion de obras de este género, satisface los deseos del Gobierno, por cuanto los estudios se practicarán con todo el esmero que permiten al proponente emplear los medios de que dispone, y porque esos estudios quedarán á la disposicion del Gobierno para que éste haga de ellos el uso conveniente;

Se resuelve:

Acéptase la propuesta hecha por el señor Meiggs para practicar los estudios de un ferrocarril que se denominará *Ferrocarril Central Trasandino* y cuyo objeto será comunicar la costa con el interior, uniendo la capital con el valle de Jauja, incluyéndose el estudio de las ramificaciones que deben completar el expresado ferrocarril. En consecuencia, procédase á extender la escritura correspondiente.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

Informe expedido por el ingeniero en jefe D. Ernesto Malinowski.

Señor Don Enrique Meiggs.

Lima, Abril 3 de 1869.

Muy señor mio.

Honrado con su confianza para el estudio y la redaccion de los proyectos del Ferrocarril Central Trasandino y del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, tengo el honor de remitirle los trabajos adjuntos:

Para el Ferrocarril Central, el proyecto no abraza sino la seccion entre el Callao y la Oroya, que comprende, como U. sabe, la dificultad principal, que es el paso de la cordillera; el estudio de los ramales que deben partir de la Oroya y que van á principiarse luego, segun U. tuvo á bien disponerlo, se concluirá siempre en tiempo oportuno y no habia necesidad de demorar, entre tanto, la solucion de la obra principal.

El ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca está estudiado en toda su extension, tomando por base el empleo del sistema ordinario de ferrocarriles.

Para salvar el paso de la cordillera, muy espesa, aunque poco elevada, relativamente á la que existe mas al Sur, ha sido preciso proyectar algunas obras costosas y un tunel de 5,300 metros de largo; es cierto que todas las apariencias están porque no se encontrarán dificultades mayores en su perforacion; pero nadie lo podria afirmar. No se puede, para un túnel de esa extension, formar sino un presupuesto de presuncion; no se puede tampoco fijar el término de su duracion sin exponerse á cometer errores de que hay tantos ejemplos, porque los casos fortuitos é imposibles de calcular, tienen una parte demasiado grande. Por consiguiente, antes de decidir la adopcion del trazo proyectado, conviene quizás esperar algunos meses para tener noticias seguras de los resultados del ferrocarril del Monte Cenits, sistema Fell.—Pero como la parte comprendida entre Pacasmayo y la Viña, sobre una extension de 115 kilómetros y el ramal de Guadalupe, no deben variar, se puede desde luego emprender los trabajos de esta primera seccion.

Tengo que cumplir un deber para con mis compañeros, que han tomado una parte tan activa en las labores que han exigido los estudios. En los estudios de Cajamarca se han ocupado los señores D. José Hindle, D. Pedro Marzo y D. Mariano Carrera, y al principio, el señor D. Francisco Paz Soldan; en los estudios del Ferrocarril Central los mismos señores, y en los últi-

mos tiempos el señor D. Aurelio Lastarria. Muy penosos, como U. comprende, han sido los trabajos, sea en las partes cálidas de las quebradas, en que las tercianas amenazan constantemente, sea en la cordillera, donde ha sido preciso llevar los estudios en el tiempo de lluvias. A la decision y entusiasmo de todos se debe haber podido suparar, particularmente en tan corto tiempo, las penalidades del trabajo. Si hay algunas faltas, en mí solo puede caer la responsabilidad, porque imposible me era contar ó esperar, ni mas buena voluntad, ni mas entusiasmo de parte de todos y cada uno.

Pero no cumpliria con mi estricto deber, si en medio de todos no señalase de un modo especial á los señores Hindle y Paz Soldan. El primero, desde el principio hasta el fin, salvo un corto momento en que un accidente que podia traerle graves consecuencias, lo obligó á someterse á la curacion de un médico, ha dirigido en mi ausencia las operaciones del trazo desde Pacasmayo hasta Cajamarca, y despues desde Lima hasta Cocachacra, sin contar la parte que tomó en las labores de gabinete.

Las inmensas dificultades que presentaba el estudio del trazo entre Cocachacra y la cumbre de la cordillera en Piedra Parada, han obligado á levantar un plano topográfico, con curvas de nivel casi en toda esta extension.—El señor Paz Soldan los ha hecho todos, con la inteligencia que U. ha podido apreciar, acompañado durante un corto tiempo, primero por el señor Marzo, y despues por el señor Lastarria; pero él mismo ha tenido que llevar durante cinco meses, la vida tan dura que exigia este trabajo, sin que le faltara el ánimo.

Aquellos trabajos no se hacen, sino cuando uno está sostenido por la esperanza de verlos coronados con buen éxito, y que deben contribuir á la relizacion de una obra de tan magno porvenir. Mas de diez años se han necesitado para formar la opinion pública; los Gobiernos que se han sucedido, no han querido comprender las necesidades mas urgentes del pais. La presencia de U. en el Perú ha venido á reanimar á todos con la esperanza de ver realizarse lo que era el ensueño de algunos.

A principios del año de 1859, con la esperanza de animar al General Castilla, concluía yo una carta diciéndole: "Debe llegar y llegará el dia para las vias de comunicacion de la costa al interior, porque éstas son una condicion vital é indispensable para el porvenir del Perú; y en cualquier tiempo que se ejecuten, la historia y los recuerdos populares atribuirán siempre la gloria de los beneficios conseguidos al gobierno que supo poner las primeras bases." Pero absorbido por las preocupaciones de su política, no estaba el General Castilla á la altura necesaria para comprender esas graves cuestiones del porvenir. Hoy dia el pais debe tener la esperanza de que las firmes é ilustradas convicciones de S. E. el Presidente, á pesar de dificultades mayores que las de aquel tiempo, harán que las ideas se conviertan en hechos. Si á esto se agrega la oportuna cooperacion del progresista señor Ministro de Gobierno, que ha sido como el brazo derecho de S. E. en todas estas grandes empresas, y la de los demas miembros del gabinete, no será posible ya abrigar dudas acerca de la marcha definitiva del pais por la senda de los adelantos materiales.

Con la esperanza de haber hecho por mi parte todos los esfuerzos posibles para corresponder á la confianza que U. se dignó depositar en mí, tengo el honor de suscribirme su muy atento y S. S.—ERNESTO MALINOWSKI.

Trazo del Ferrocarril Central Trasandino.

Inútil es extenderse sobre las

ventajas que debe producir para el pais entero y para los departamentos directamente interesados, la plantificacion de un ferrocarril que úna la costa con los puntos importantes del Cerro de Pasco, de la montaña de Chanchamayo y del valle de Jauja. Estas ventajas han sido ya expuestas muchas veces, particularmente en las interesantes publicaciones de D. Manuel Pardo; están en la conciencia del Gobierno, de las personas ilustradas y del público en general. A fin de llenar las necesidades mas urgentes del pais, el congreso ha autorizado al Gobierno, con poderes ámplios, para *contratar* todos los ferrocarriles que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad.

Me limitaré por consiguente, á ocuparme del proyecto que acompaño, principiando por exponer el conjunto del trazo y los motivos poderosos que hay para su adopcion con preferencia á cualquier otro. El proyecto actual no comprende todavia sino el tronco principal que, partiendo del Callao, atraviesa la cordillera y va hasta la Oroya. Los ramales que deben partir de este punto, no encontrarán dificultades de mayor importancia y su estudio podrá siempre hacerse en tiempo oportuno.

La importancia de Lima, capital de la República, y la del Callao que es su principal puerto, ponen fuera de discusion los puntos de la costa en que debe rematar la línea del ferrocarril.

Las quebradas que bajan de la sierra á la costa son las únicas direcciones que pueden servir para el trazo del ferrocarril, como sucede casi siempre en casos análogos, esto es, cuando se trata de llegar á la cumbre de cerros importantes para atravesarlos. Las cuchillas que separan las diversas quebradas son sumamente ásperas y cortadas por quebradas trasversales, demasiado profundas para poder ser utilizadas.

Examinando el mapa se ve fácilmente que, no conviniendo buscar quebradas muy alejadas de Lima, las únicas en que es posible fijarse, son las de Chancay, de Chillon ú Obrajillo, del Rimac y de Lurin ó San Damian. En la eleccion que ha de hacerse entre ellas, hay que fijarse en las dificultades y facilidades mas ó ménos grandes que ofrecen, así como en el costo primitivo de construccion; pero debe tambien atenderse á los servicios que ha de prestar el ferrocarril cuando esté explotado, y al modo mas ó ménos ventajoso como llenará las necesidades que está llamado á satisfacer. Bajo todos estos puntos de vista, la quebrada del Rimac es la que ofrece mas ventajas, sin dejar por esto de presentar dificultades que no pueden faltar cuando se trata de atravesar una cordillera de mas de 4,800 metros de elevacion. Pero estas dificultades se superan en condiciones racionales y quizá son menores de lo que hace suponer la magnitud de la empresa.

Prescindiendo por un momento de la parte técnica, esto es, de las ventajas comparadas que tal ó cual quebrada puede prestar para la obra de plantificacion de un ferrocarril, y suponiendo que estas ventajas se compensan, examinemos cuál es la direccion que mejor podria atender á las necesidades que se trata de satisfacer.

Los puntos mas importantes que hay que unir con la costa, son los que hemos mencionado, á saber: el Cerro de Pasco, la montaña de Chanchamayo y el valle de Jauja. Imposible es preveer cuál de esos puntos será el que mas importancia tome despues de la creacion de un ferrocarril. En todo caso, se debe dar la preferencia al trazo que mas ventajas comunes pueda ofrecer.

El Cerro de Pasco, en la actualidad misma, es ya un centro de

actividad y de produccion que debe ser atendido. Su importancia tiene que aumentar considerablemente.

Aunque Chanchamayo haya progresado en los últimos diez años, no es por su estado actual por lo que se debe juzgar de la importancia que este valle y toda la montaña en que desemboca deben adquirir, cuando una via férrea venga á dar salida á sus producciones, que son tan variadas y que pueden acrecentar sin límites calculables.

La necesidad de la union de la montaña con la costa está tambien basada en consideraciones políticas de primer órden. Ya en una memoria que publiqué en el año de 1856, dije: "Las mayores y principales riquezas del Perú están en la sierra y en la montaña, y allí solamente puede subsistir una emigracion extranjera, encontrando un clima sano y bueno; pero para esto es preciso que tenga salida para los productos de su trabajo y facilidades para proporcionarse los medios necesarios, como son: las máquinas, los útiles de agricultura &. Esta salida puede tenerla, sea por medio de los rios que desembocan en el Amazonas, sea por medio de caminos que unan el interior con la costa. Si á pesar de las dificultades que hay para el establecimiento de una navegacion regular en los rios, que atraviesan inmensas regiones despobladas, dicha via llega á ser la única salida para los productos del interior, sucederá evidentemente por la fuerza y por la naturaleza de las cosas, que las colonias aspirarán únicamente á acercarse á los puntos de salida de sus productos y, abandonando mas y mas sus relaciones con la costa, se separarán de ella un dia ú otro, sea para incorporarse al Brasil, sea para formar un Estado independiente." Se puede decir que cada año viene á dar mas fuerza á estas consideraciones. Merece tambien ser tomada en séria meditacion la idea expuesta por el ingeniero D. J. G. Nystrom, de que la via de comunicacion mas ventajosa y corta entre el Cuzco y Lima, podria ser por el Chanchamayo.

Los "Estudios sobre la provincia de Jauja" por D. Manuel Pardo, dan á conocer todos los elementos de prosperidad que ella contiene; pero todo esto se halla en un estado latente, se puede decir, por razon del aislamiento y de la imposibilidad de exportar los productos á los lugares de consumo. Los gastos y las dificultades de trasporte forman una barrera casi siempre insuperable.

A la simple inspeccion del mapa, se nota la importancia del punto de la Oroya para satisfacer todas las exigencias del mejor modo posible. De allí pueden partir ramales en las tres direcciones principales, y evidentemente, la via mas directa de Lima á la Oroya, esto es, por el valle del Rimac, es la preferible. Un trazo que saliendo de Lima pasase por San Damian, tendria la ventaja de venir tambien á rematar en la Oroya, pero hay que observar, que obligaria á un rodeo considerable y recargaria todos los trasportes, no solamente con la distancia de Lima á Lurin, sino tambien con cerca de 8 leguas que habria que pasar en la cumbre misma de la cordillera, sin ganar altura. La direccion por el valle de Chancay ofreceria inconvenientes mas graves todavia. Es cierto que el Cerro de Pasco estaria mas cerca de la costa, y su distancia á Lima quedaria la misma, ó bien sea algo menor que por la Oroya; pero habria que sacrificar los intereses de la montaña de Chanchamayo y del valle de Jauja, cuyos productos quedarian recargados, quizá con mas de treinta leguas de trasportes para llegar á Lima y al Callao. La imposibilidad de llevar el ferrocarril por otra direccion podria solo justificar semejante eleccion.

Creo, por consiguiente, que la línea mas recta de Lima á la Oroya, está bien manifiesta.

Examinemos ahora la cuestion

bajo el punto de vista técnico, esto es, de las ventajas comparadas que cada una de las quebradas presta para la plantificacion del ferrocarril.

En el principio se pensaba que los ferrocarriles debian ser trazados casi horizontalmente; en Francia y en Inglaterra, los primeros que se construyeron fueron sujetos á la condicion de que sus declives no pasarian del medio por ciento. Pero á medida que las locomotoras fueron perfeccionadas, se pudo admitir declives mas y mas fuertes; en la actualidad se construyen locomotoras que en un declive de 4 por ciento, pueden arrastrar un tren de 100 toneladas con una velocidad de 13 kilómetros, ó sea 8 millas por hora. Pasando este límite, que hemos adoptado en nuestro proyecto, los gastos de traccion aumentan demasiado para que la explotacion de un ferrocarril sea provechosa.

Cuando un ferrocarril tiene que subir quebradas, cuya pendiente es mayor que el límite adoptado, hay que desarrollar el trazo, haciéndole dar las vueltas necesarias. La solucion del problema es tanto mas difícil, cuanto mas pendiente y mas estrecha es la quebrada, y hasta puede no haber solucion práctica y racional.

Todas las quebradas que tenemos que examinar tienen un carácter comun, esto es, que su pendiente, moderada en la parte baja, va aumentando á medida que se sube, y llega en todas á pasar del límite fijado de 4 por ciento. La altura de los pasos de la cordillera, siendo con poca diferencia la misma (4,800 metros mas ó ménos,) se comprende que la quebrada mas larga es aquella cuyo declive general será menor y que ofrecerá mas ventajas, salvo naturalmente los accidentes del terreno, y la reparticion mas ó ménos desigual del declive. Bajo todos aspectos, la quebrada del Rimac es mas favorable que las otras.

Por la quebrada de San Damian se han hecho estudios sérios que dan á conocer las condiciones en que un ferrocarril podria quedar establecido por esa ruta. Si se compara el largo de esa quebrada con el largo de la quebrada del Rimac, desde la orilla del mar hasta el pié de la cumbre, la diferencia es muy notable. Miéntras que la primera mide 101 kilómetros, la segunda mide 130, es decir, casi 3 por ciento mas. Como era fácil suponer, esta diferencia tan grande está léjos de ser compensada por una reparticion mejor de los declives; es cierto que en la parte inferior la pendiente de la quebrada de San Damian es mas favorable, siendo algo mayor que en la quebrada del Rimac, y en una misma distancia se gana la altura mas grande, pero esto no es suficiente para establecer una compensacion. Desde la altura de 1,500 metros la pendiente de la primera es mucho mas fuerte y mas desigual, siendo en ambas superior al límite adoptado de 4 por ciento. La comparacion de los perfiles de estas quebradas, hace notar á la vista las principales diferencias. Por San Damian, habrá por consiguiente, que desarrollar el trazo, ganando considerable altura en un trecho muy corto. En la quebrada del Rimac hay que hacer lo mismo, pero en una escala mucho menor; ademas de esto, en los puntos mas difíciles, arriba y abajo del sitio llamado el Infiernillo, en que el rio cae en cascadas pasando por un callejon de peñas elevadas y casi verticales, se encuentran las quebradas de rio Blanco y de Parac, que ofrecen ventajas considerables para extender en ellas el trazo, ventajas de que absolutamente carece la quebrada de San Damian.

Por la quebrada del Rimac, desde su principio en la costa, el ferrocarril sube sin interrupcion hasta el pié de la cumbre, que atraviesa el túnel, cuyo largo no pasará de 2,000 metros, y luego principia á

bajar hasta la Oroya con los declives suaves que naturalmente ofrece el terreno. Por San Damian, al contrario, tiene el ferrocarril que dar una vuelta de 5 leguas para llegar al rio de Lurin, sin ganar altura, y despues de llegado á la cumbre, tiene que seguir por 8 leguas la meseta misma de la cordillera, atravesándola por medio de tres tunéles de mas de una legua de largo cada uno, despues de los cuales solamente principia á bajar.

La sola consideracion de esos tunéles, hace inaceptable el trazo. En los tuneles, el tiempo, las dificultades, los casos fortuitos é imposibles de preveer, crecen en una proporcion mucho mas rápida que las longitudes. En Europa misma, en medio de todos los recursos, los túneles de mas de 2,000 metros son excepciones raras y no se admiten sino en caso de absoluta necesidad; en la cumbre de la cordillera, donde es tan difícil y dispendioso reunir los recursos necesarios, donde la ventilacion tiene que presentar dificultades especiales, es del todo imposible calcular ni el gasto ni el tiempo que exigirá esta clase de trabajos.

En la quebrada del Rimac, por cierto, habrá que hacer numerosas perforaciones, para salvar algunas puntas y para dar vueltas en partes estrechas de la quebrada; pero serán de pequeña longitud; el túnel mas largo, el que atraviesa la cumbre de la cordillera, no tendrá sino 2,000 metros y el mas importante despues, destinado á salvar la angostura del Infiernillo, tendrá poco mas de una milla; los otros variarán desde 30 metros hasta 600 y su apertura no retardará en nada la conclusion del ferrocarril.

Creo por consiguiente, que la superioridad del trazo por el Rimac sobre la ruta de San Damian, no debe dejar duda ninguna.

La quebrada de Chillon ú Obrajillo no merece ser tomada en consideracion; no sucede lo mismo con la quebrada de Chancay. Muchas personas interesadas en la adopcion de esta quebrada, querrian que se prescindiese de los perjuicios que un enorme rodeo produciría para los intereses generales, segun lo hemos ya expuesto, y se hacen ilusiones sobre la practicabilidad de un trazo en condiciones racionales. Esta quebrada, mas corta que la del Rimac, ofrece lo mismo que la de San Damian, pendientes muy desfavorables. En la parte alta, en Huactapunco, Huampon y Vichaycocha hay cascadas y pendientes insuperables. He recorrido esta quebrada muy prevenido en favor de las grandes facilidades que me decian ofrece; pero tuve que convencerme de que comparándola con la del Rimac, no merecia que se emprendiera ningun gasto de estudio por ella, particularmente porque su angostura no da espacio para salvar los malos pasos, sin que se encuentre ninguna quebrada trasversal que pueda prestar cualquier auxilio. (*)

Demostrada la conveniencia de adoptar la quebrada del Rimac, queda por exponer las condiciones del trazo y hacer su descripcion. Pero conviene antes decir algunas palabras respecto al sistema de ferrocarril que sirve de base al proyecto.

El sistema ordinario general, y y aun se puede decir exclusivamente adoptado hasta ahora, esto es, aquel en que las locomotoras, en virtud de su peso y de su fuerza, arrastran á los trenes, tomando su punto de apoyo en los rieles mismos, es el que por una larga experiencia, da los mejores resultados, cuando se puede emplear. Pero la obligacion de limitar considerablemente los declives y el rádio de las curvas, hace que su adaptacion á las condiciones del terreno sea á

(*) Despues de escrito este informe, por disposicion del señor Meiggs encargué al ingeniero don Francisco Paz Soldan del estudio de esta quebrada, y su trabajo, prolijo y penoso ha venido á confirmar plenamente las consideraciones expuestas.

veces difícil y costosa ó aún imposible. Varios sistemas han sido propuestos y experimentados, sea para poder disminuir el rádio de las curvas, sea para usar declives mas fuertes. Uno de ellos es el sistema de Mr. Arnoux, plantificado entre Paris y Sceaux, con locomotoras y carros articulados, que permite pasar en curvas de rádios pequeños, pero que da lugar á gastos considerables para la reparacion del material rodante y para la explotacion. Otro es el llamado sistema atmosférico, experimentado antes en Irlanda y despues en Saint Germain, cerca de Paris, que permite subir declives fuertes, pero abandonado, por razon del costo subido que exige su plantificacion y del costo desproporcionado de combustible. Ultimamente se ha construido un ferrocarril que atraviesa el Monte Cenits y lleva el nombre de *sistema Fell*; consiste en tres rieles de los que el central, mas elevado que los otros, sirve de punto de apoyo á la locomotora por medio de ruedas horizontales que lo agarran por ambos lados, ejerciendo sobre él, por medio de una combinacion ingeniosa, una fuerte presion. Con este sistema se han vencido declives de 8 por ciento y se emplean curvas de rádios muy pequeños. Hasta ahora no hay datos fidedignos sobre los resultados prácticos de la explotacion; una experiencia mas prolongada tiene que dar su fallo; se sabe que las descomposturas son frecuentes y los gastos de explotacion elevados, pero es posible que estos inconvenientes lleguen á ser salvados con la introduccion de algunas mejoras, y que al fin sean compensados por las ventajas. Entónces ese sistema podrá tener buenas aplicaciones, particularmente cuando haya imposibilidad de emplear otro.

Pero en el caso actual no hay que ocurrir á él; en primer lugar, el sistema ordinario es practicable y en buenas condiciones; en segundo lugar, las dificultades que se encuentran existen solamente en la parte intermedia del ferrocarril, entre Cocachacra y la cumbre de la cordillera; el resto del trayecto se vence sin dificultad. Emplear el *sistema Fell* en esas partes, no sería racional; intercalarlo en medio de un ferrocarril de otro sistema, obligaria, sea á trasbordar dos veces los pasajeros y las mercancías de unos carros á otros, gravándolas con gastos fuertes que se deben evitar, sea á emplear en toda la línea un material rodante complicado y costoso, como lo es del *sistema Fell.*

Habiendo sentado las bases de la direccion general que se debe adoptar, vamos á entrar en la descripcion detallada del trazo.

La primera parte que se presenta es la seccion entre el Callao y Lima, seccion que es indispensable comprender en el proyecto. El enorme material que exige la construccion de la obra proyectada, tiene que ser trasportado por medio de rieles desde el puerto del desembarque. Emplear para ello la via existente, sería una sujecion muy grande; habria que construir un ramal expuesto á muchos gravámenes, sea atravesando la capital, ó sea pasando á su alrededor y tropezando con los numerosos caminos muy traficados, y con las valiosas propiedades particulares que habria que cortar. Habria tambien que entrar en arreglos especiales con los dueños del ferrocarril actual, que hasta ahora no es sino de una sola via y que, sea por este motivo ó por motivo de su organizacion, apénas puede dar abasto á la circulacion normal, sin contínuos tropiezos. Ademas de esto, la circulacion entre las dos poblaciones ha tomado ya tanto incremento, que reclama la apertura de un segundo ferrocarril, tan luego como concluya el privilegio existente, y por la fuerza de las cosas, este tendrá que establecerse entónces, sea por medio de una concesion hecha

á una compañía, sea de otro modo. Por cierto que mientras dure el privilegio actual, no se podrá entregar al público el tráfico entre Lima y el Callao, pero los pasajeros y las mercancías que vengan de arriba, podrán ir hasta el Callao y viceversa.

Hemos elegido para las estaciones de los pasajeros, el Castillo del Sol en el Callao, y la caja del rio en frente de la cuadra de Polvos Azules en Lima. Estos sitios reunen las mejores condiciones; son muy centrales y estan situados en barrios diferentes de los de las estaciones actuales, de modo que para la circulacion entre las dos poblaciones, el público tendrá la eleccion que mas le convenga. Cuando se construya un malecon en el Callao y se rellene la dársena, la estacion del Castillo del Sol será fácilmente reunida con el muelle por una línea de rieles.

Los sitios elegidos, tanto en el Callao como en Lima, son algo reducidos; pero hay que observar que estas estaciones no deben servir sino para el embarque de los pasajeros y de sus equipajes. Las estaciones mercantiles, que no necesitan ser tan centrales como las otras, quedarán separadas. En el Callao podrá destinarse, sea toda la hilera de almacenes de poco valor que se extienden entre el Castillo del Sol y la batería de Ayacucho, ó sea un terreno apropiado atrás del hospital. La eleccion del sitio debe dejarse para despues de decretada la obra y ser decidida segun las mas ó ménos grandes facilidades que se encuentren para las expropiaciones. En Lima, la estacion mercantil estará situada en los terrenos de dominio público que se extienden en Monserrat; necesitará algunas obras costosas de terraplen, pero á pesar de esto, no es posible encontrar un sitio mejor y adecuado bajo todos los puntos de vista, hasta la facilidad de extender mas tarde la estacion cuanto puedan exigirlo las necesidades futuras.

En el Callao es indispensable tener una factoría montada para hacer cualesquiera reparaciones que pueda necesitar el material rodante. En Lima es suficiente tener un pequeño taller para reparar las descomposturas menores.

Al salir de la estacion de pasajeros en el Callao, la línea corre á lo largo de la calle llamada de la Fábrica de Cristales, que es casi despoblada y poco transitada; pasa al lado de la batería de Ayacucho, y dando vuelta al rededor del hospital, gana la orilla del barranco que forma el límite entre los terrenos cultivados y el monte, y lo sigue hasta frente al camal. De allí el camino ocupa los terrenos bajos que estan al pié de la muralla, y entra por medio de un relleno en la caja del rio hasta el puente. Pasa debajo del primer arco del lado de los Desamparados, y sigue todavía despues la caja del rio hasta el Martinete.

En un largo de 2,600 metros habrá que hacer un muro de defensa contra las aguas del rio, que será muy costoso, particularmente abajo del puente actual y en el sitio llamado la Barranca, donde el rio viene con fuerza y hay que desviar su direccion. El Gobierno acaba de contratar la construccion de un puente sobre el Rimac en este último sitio; y habrá que construir un arco suplementario para el paso del ferrocarril, cuidando que dicho arco esté en correspondencia debida con el resto del puente, á fin de que el todo presente un aspecto uniforme.

Desde el Martinete hasta mas allá de la Fábrica de Pólvora, el ferrocarril sigue los terrenos bajos, pero despues, por medio de un relleno y de un corte que alcanzará hasta cuatro metros de altura, gana los terrenos altos de cultivo, y despues de llegado á la chacra de Quirós, corre casi paralelamente al camino real hasta San Pedro Mama. En toda esta parte, salvo algunos puentes sobre acequias

madres, no hay ninguna obra de arte de importancia. Los cortes y terraplenes quedan tambien en condiciones normales. Las pendientes no llegan hasta 2 por ciento, excepto al acercarse á San Pedro Mama, donde llegan á 2½ por ciento; locomotoras destinadas á andar sobre pendientes de 1½ por ciento, á razon de 34 kilómetros por hora, alcanzarán á subir la pendiente de 2½ por ciento disminuyendo su velocidad.

Desde San Pedro Mama la pendiente del valle aumenta sensiblemente, y desde ese punto es indispensable emplear otra clase de locomotoras; por esta razon una estacion es necesaria allí, y es preciso que contenga abrigos para locomotoras y un taller suficiente para las reparaciones corrientes.

Desde San Pedro Mama hasta Cocachacra hay un mal paso en que el ferrocarril tiene que faldear un barranco al pié mismo del rio, donde habrá necesidad de hacer obras de defensa con cimiento; salvo este paso, el resto está en condiciones normales.

Desde Cocachacra hasta la cumbre de la cordillera se encuentran las mas grandes dificultades, en un largo que abraza 88 kilómetros; la quebrada en todas partes tiene una pendiente que pasa del límite de 4 por ciento adoptado para el trazo; por consiguiente es preciso desenvolverlo en todos los sitios en que el terreno lo permite. El ferrocarril, en su mayor parte, tiene que ladear los cerros que forman los costados de la quebrada, y para salvar puntas salientes, que no era posible contornear, es preciso abrir tuneles ó establecer viaductos y puentes. Entre los medios á que ha sido preciso apelar para resolver un problema de tan difícil solucion, hemos evitado emplear puntos de retroceso, excepto en las estaciones en que esto no ofrece inconvenientes, desde que por medio de tornamesas grandes se puede poner la locomotora siempre por delante; ni hay tampoco pérdida de tiempo, desde que en dichas estaciones los trenes tienen siempre que pararse para renovar el agua y el carbon y para tomar carga y pasajeros.

La estacion de Cocachacra está á cierta distancia del pueblo de este nombre, que es de muy poca importancia; con el tiempo no tardará en formarse una poblacion nueva que se acercará á la estacion. De allí el ferrocarril, aprovechando unos terrenos poco inclinados, sube hasta el pueblo de San Bartolomé, y dando una vuelta, faldea los cerros de la izquierda del Rimac hasta cerca de Surco, donde da una vuelta completa por medio de dos puentes y de dos tuneles, que juntos miden 925 metros, y sube á la quebrada de Pucuschano, donde hay una estacion.

Desde esta estacion de Surco hasta Matucana, el ferrocarril sigue faldeando los cerros de la orilla izquierda, hasta un poco abajo de Matucana donde hay una estacion, sin ofrecer nada de particular, salvo trabajos fuertes de peñoleria.

Despues de la estacion de Matucana, el ferrocarril, habiendo vuelto á ganar la altura del rio, lo atraviesa por medio de un puente y faldea los cerros que forman la derecha del Rimac. Entre Matucana y San Mateo es donde las faldas de la quebrada son mas ásperas, y fuera de varios tuneles, hay que atravesar dos veces la quebrada por medio de viaductos elevados de 50 metros encima del rio; á esto obliga una curva muy repentina que hace la quebrada. En seguida el ferrocarril entra en la quebrada del rio Parac, donde se formará la estacion de San Mateo.

La quebrada de Parac es la que ha permitido salvar el mal paso que desde ese punto se extiende hasta Anche, arriba de San Mateo; la quebrada tiene una caida de 425 metros en un largo de 6,800 metros, comprendiendo en esto una cascada de 50 metros de alto, al pié de la cual las aguas pasan en-

tre dos murallas de cerros casi verticales, en un sitio que llaman el Infiernillo. Gracias á la existencia de la quebrada de Parac, que por un lado ofrece una falda bastante suave, se ha podido desarrollar el trazo y darle el largo suficiente para salvar las dificultades de una caida tan fuerte. Esas dificultades que no dejan de producir una gran impresion en los transeuntes, exigen varios tuneles, de los que el mas largo tendrá 1,800 metros, pero quedará abierto en una roca de piedra sólida, que ofrece toda garantía de consistencia y podrá ser trabajado en varios puntos á la vez. Aun en esta seccion hay esta particularidad que, una gradiente de 3½ por ciento que se reduce á ménos en las curvas y en los tuneles, es mas conveniente y económica que una gradiente de 4 por ciento.

Salvada esta parte, el ferrocarril cortando tres puntas avanzadas de peñoleria, entra en la quebrada del rio Blanco, en que una estacion es necesaria para renovar agua y carbon. Esta estacion servirá tambien para el fomento de las minas que se encuentran en las cercanías de Yuracmayo, que hoy están muy postradas, pero que no dejarán de levantarse tan luego como existan medios fáciles de trasporte. Y en verdad que toda la cercanía desde San Mateo hasta la Oroya, ó á lo ménos hasta Pachachaca, se halla en igual caso. Quizá es la parte de la cordillera mas abundante en vetas metalíferas, y esta consideracion sería un argumento mas en favor de la direccion elegida.

De esta estacion del rio Blanco, el trazo recorre las faldas de la izquierda hasta enfrente de la hacienda de Bellavista, en donde gana la altura del rio, y se establece una estacion.

Desde Bellavista hasta Casapalca, aunque las dificultades que se encuentran impresionan mucho ménos que las que se encontraron arriba y abajo de San Mateo, de hecho la solucion es mucho mas difícil; la quebrada presenta una pendiente bastante regular, pero que pasa de 4 por ciento, y para reducir á ella la gradiente, es preciso que el trazo, volviendo atras, se aproveche de una meseta que forma el terreno en Chicla, para atravesar la quebrada por medio de un viaducto y venga á ganar la playa de Casapalca, donde se formará una nueva estacion.

Ya en este punto el ferrocarril se halla muy cerca de la cumbre de la cordillera, y hay que escoger entre el paso de Piedra Parada y el de Antarangra. La subida por Antarangra es mas fácil que por Piedra Parada, pero habria que atravesar la cumbre por medio de un túnel muy largo, que probablemente alcanzaria á una legua y mas, y despues se encontraria por el otro lado una bajada muy pendiente, para llegar al valle de Yauli en Pachachaca.

Por el paso de la Piedra Parada hay la ventaja de que el túnel puede ser reducido á 2,000 metros, y que por el otro lado se encuentran luego declives fáciles y faldas muy suaves para el establecimiento de la via. No hemos vacilado en escoger esta última direccion. Pero la pendiente desde Casapalca hasta el pié de la cumbre siendo demasiado fuerte, es preciso antes penetrar en la quebrada de Antarangra y despues de haber ganado altura suficiente, regresar por medio de una vuelta hasta frente á Casapalca, faldeando los cerros y de allí hasta Piedra Parada. Pero se encuentra desgraciadamente un cerro llamado Chuquichuccho, cuyo faldeo sería sumamente difícil y peligroso, por razon de la naturaleza de las tierras que cubren sus faldas; esto obliga á atravesar la quebrada de Piedra Parada por medio de un viaducto para tomar las faldas opuestas hasta llegar á una pequeña pampa donde principia el túnel. Este túnel no podrá ser trabajado sino por sus dos extremidades, y para poder desaguar

fácilmente los trabajos, es preciso darle desde su centro dos pendientes opuestas. La de este lado de la cordillera tendrá 3 por ciento, y la del otro lado solamente 2 por mil, lo necesario para la fácil evacuacion de las aguas; de modo que el punto culminante del ferrocarril, se hallará precisamente en la mitad del túnel y á 4,648 metros encima del nivel del mar, estando la cumbre del cerro atravesada por el túnel 185 metros mas alto.

Las numerosas estaciones que hay que establecer desde Cocachacra hasta la cumbre, han sido calculadas en distancias convenientes para renovar el abasto de agua y carbon. Esta consideracion ha debido ser la dominante, pero tambien eran necesarias para satisfacer las necesidades futuras. Las producciones minerales y aun agrícolas estan repartidas en todo el largo de la linea desde Cocachacra, y es importante que sus distancias á los puntos de embarque sean disminuidas cuanto sea posible.

La necesidad de proyectar la estacion en sitios en que se pueda establecerla de nivel, ó á lo ménos, con una pendiente muy pequeña, ha ofrecido no pocas dificultades; y no se pueden evitar fuertes excavaciones y terraplenes.

Una vez atravesada la cordillera, el ferrocarril deja de encontrar dificultades mayores. Hasta la Oroya las faldas de los cerros son de una suavidad extraordinaria; el fondo de la quebrada, en que corre el rio, es casi llano; pero á consecuencia de esto se forman con facilidad pantanos que podrian ofrecer dificultades para la ejecucion y fácil conservacion de la via. Por esta razon conviene, como principio general, establecer la línea en toda esta parte en la base misma de las faldas. Se encuentran muchos riachuelos que se salvarán con puentes pequeños; y como en la altura del pueblo de Saco hay que atravesar el rio por medio de un puente, éste se construirá en un punto muy ventajosamente situado, en que el cauce no puede variar.

En Yauli por fuerza hay que establecer una estacion, y es probable que la creacion del ferrocarril llevará este punto á un alto grado de importancia. Tal es la opinion de todas las personas inteligentes que conocen esta comarca. Los minerales que se hallan en sus cercanías producen poco ó estan abandonados, únicamente por razon de la dificultad que hay para beneficiar los metales con los medios de que se dispone. La fácil introduccion de maquinarias y la aplicacion, entónces posible, de otros métodos de beneficio, cambiarán del todo las condiciones de la minería.

En la Oroya hay que establecer una estacion de primera clase, porque á la vez que sirve de término para el tronco principal, debe tambien servir de cabeza para los diversos ramales que partirán de ese punto. Sus talleres deben ser organizados en la escala debida para poder hacer todas las refacciones del material, por importantes que sean.

El presupuesto ha sido estudiado con una escrupulosa conciencia; por muy difícil que sea formar cálculos de una obra tan considerable y sin antecedentes que puedan servir de datos fidedignos, abrigo la conviccion de que expresa, con la mayor aproximacion posible, el gasto verdadero á que ascenderá la construccion del ferrocarril, admitiendo por base, como lo he admitido, que todo sea pagado al contado con dinero.

En algunas faldas de los cerros se encuentran piedras sueltas, que en tiempo de lluvias se desprenden y vienen rodando á caer en el fondo de la quebrada. Esas galgas producen desgracias y éstas pueden ser de mucha gravedad en un ferrocarril. Es indispensable hacer un primer trabajo para quitar todas las piedras que amenazan caer; el límite de ese trabajo no puede ser

determinado de un modo fijo en una contrata, y debe hacerse por administracion, segun las indicaciones del ingeniero inspector que nombre el Gobierno. Cada año, entre los gastos de conservacion del camino, habrá tambien que considerar una pequeña suma para quitar en tiempo oportuno las piedras que amenacen.

Puede convenir tambien que los gastos de expropiacion no queden á cargo del contratista sino del Gobierno, y por esto los hemos considerado separadamente, tanto mas cuanto que esos gastos, que dependen de arreglos amigables ó de las decisiones de los peritos y jueces, no pueden ser determinados de antemano, sino por aproximacion.

Los trabajos de peñolería que se deben hacer en las faldas de la quebrada del Rimac, imposibilitarían el tráfico por el camino actual entre Matucana, San Mateo y Chicla; por consiguiente, hemos tenido que considerar entre los gastos, lo necesario para habilitar un camino por los altos, camino ya existente, pero en muy mal estado y que ofrece pasos peligrosos.

Lima, Abril 3 de 1869.—El ingeniero en jefe. — ERNESTO MALINOWSKI.

Presupuesto.

A.—Formacion del camino.	Soles.
1.ª SECCION.	
Del Callao á San Pedro Mama 58 kilómetros.	
1.100,000 m³ de excavaciones y terraplenes en tierra ó cascajo á 0 S. 80 cts. el metro cúbico	880,000
Alcantarillas para desagües	13,200
Muros de defensa y malecon en la travesía de Lima 2,600 m. á 120 S.	312,000
1,900 m. de muros de resguardo á 80 S	152,000
Arco para pasar debajo del puente	30,000
3 Puentes grandes sobre acequias madres	30,000
1 Puente sobre acequia grande de desagüe	6,000
Barreras en los caminos cruzados	5,000
Al frente	1.428,200
Del frente	1.428,200
110 kilómetros de cercas para la via á 0 S. 40 cts	44,000
	1.472,200
2.ª SECCION.	
De San Pedro Mama á la cumbre de la cordillera — 120 kilómetros.	
2.100,000 m³ de excavaciones y terraplenes en tierra ó cascajo á 0 S. 80 cts. el metro cúbico	1.680,000
2.100,000 m³ de excavaciones en roca sólida á 3 S	6.300,000
700,000 m³ de muros de sostenimiento á 2 S	1.400,000
Obras de defensa en el mal paso de Cocachacra 500 m³ á 100 S	50,000
Alcantarillas á 1,000 S. por cada kilómetro	102,000
8 Puentes sobre el rio á 30,000 S.	240,000
15 Puentes sobre quebradas á 10,000 soles	150,000
4 Viaductos que miden 1,290 m. á 600 S. por metro	774,000
27 Tuneles que miden 10,255 m. á 500 S. por metro	5.127,500
40 kilómetros de cercas á 1 S. el metro	40,000
	15.863,500
3.ª SECCION.	
De la cumbre de la cordillera á la Oroya — 49 kilómetros 550 m.	
700,000 m³ de excavaciones y terraplenes á 0 S. 60 cts. el metro cúbico	420,000
25,000 m³ de excavaciones en roca sólida á 3 S. el metro cúbico	75,000
Alcantarillas para desagües	50,000
Puente sobre el rio de Yauli	30,000
16 Puentes sobre quebradas á 10,000 S. cada uno	100,000
40 kilómetros de cercas para la via á 1 S	40,000
	715,000
B.—La via.	
Por kilómetro.—63 toneladas de rieles á 60 S	3,780
700 kilógramos de tornillos á 100 S. la tonelada	70
2,000 kilógramos de clavijas á 120 S. la tonelada	240
3,600 kilógramos de planchas para unir los rieles á 100 S	360
1,400 durmientes á 1 S. 20 cts	1,680
Trasporte de material desde el Callao hasta el punto de empleo y colocacion de la via. — Término medio para las tres secciones	1,500
Desvios y repuestos	770
Total por kilómetro	8,400
A la vuelta	18.050,700

	Soles.
De la vuelta	18.050,700
209 kilóm. 550 m. de via á 8,400 S. cada kilómetro	1.760,220
Balasto desde Cocachacra hasta la Oroya 137,000 m. á 3 S. por metro	411,000
	2.171,220

C. — Estaciones.

1.° *Estacion para pasajeros en el Callao, casa y habitaciones*	80,000
Vereda cubierta	10,000
Tornamesa grande	10,000
2 Tornamesas chicas	2,000
Cobertizos para cuatro coches	5,000
Señales y desvios	3,000
Paredes para cercar	5,000
	115,000
2.° *Estacion mercantil y talleres en el Callao, casa y habitaciones*	40,000
Almacenes para mercaderías	30,000
Rotunda para 10 locomotoras	60,000
Edificio para compostura de locomotoras	50,000
Edificio para compostura de carros y coches	40,000
2 Tanques	10,000
2 Balanzas de plataforma para pesar los carros cargados	6,000
1 Tornamesa grande	10,000
4 Tornamesas chicas	4,000
Ramada para 50 carros	40,000
Maquinaria de los talleres y su instalacion con una máquina de vapor de 30 caballos de fuerza y otra de 10 caballos	200,000
Señales y desvios	8,000
Paredes para cercar	20,000
	518,000
3.° *Estacion para pasajeros en Lima, casa y habitaciones*	150,000
Vereda cubierta	10,000
1 Tornamesa grande	10,000
2 Tornamesas chicas	2,000
Cobertizo para 4 coches	5,000
Señales y desvios	3,000
	180,000
4.° *Estacion mercantil en Lima, casa y habitaciones*	50,000
Almacenes para mercaderías	30,000
Edificio para 4 locomotoras	20,000
Edificio para las composturas menores	20,000
Tanques de fierro	5,000
2 Balanzas de plataforma para pesar carros	6,000
1 Tornamesa grande	10,000
Al frente	21.175,920

	Soles.
Del frente	21.175,920
4 Tornamesas chicas	4,000
Ramada para 30 carros	24,000
Maquinaria de los talleres y su instalacion, con una máquina de vapor de 10 caballos de fuerza	50,000
Señales y desvios	8,000
Paredes para cercar la estacion	20,000
	247,000
5.° *Estacion de San Pedro Mama, casa y habitaciones*	40,000
Vereda cubierta	6,000
Almacenes para mercaderías	10,000
Edificio para 5 locomotoras	30,000
Edificio para las composturas menores	20,000
Tanques de fierro	5,000
1 Tornamesa grande	10,000
2 Tornamesas chicas	2,000
Ramada para 10 carros	9,000
Maquinaria como en la estacion de Lima	50,000
Aumento para el trasporte de la maquinaria	2,000
Señales y desvios	8,000
Paredes para cercar la estacion	15,000
	207,000
6.° *Estacion de la Oroya, casa y habitaciones*	60,000
Vereda cubierta	8,000
Almacenes para mercaderías	30,000
Rotunda para 10 locomotoras	65,000
Edificio para compostura de locomotoras	50,000
Edificio para compostura de coches y carros	40,000
2 Tanques de fierro	12,000
1 Tornamesa grande	10,000
4 Tornamesas chicas	4,000
Ramada para 30 carros	30,000
Maquinaria como la de la estacion del Callao	220,000
Señales y desvios	8,000
Muros para cercar la estacion	20,000
	557,000
7.° *Estaciones menores.*	
7 Estaciones con tornamesa grande	350,000
2 Estaciones sin tornamesa grande	80,000
5 Paradás en los lugares que se designarán	50,000
	480,000

D. — Material rodante.

10 Locomotoras para gradientes de 4 % con sus ténderes á 40000 S.	400,000
10 Locomotoras para gradientes menores, con sus ténderes á 30,000 S.	300,000
Al frente	23.225,920

	Soles.
Del frente	23.225,920
2 Locomotoras-tenderes para las estaciones	40,000
10 Coches grandes de primera clase á S. 5,000	80,000
4 Coches chicos de primera clase á S. 3,000	12,000
4 Coches mixtos á S. 3,500	14,000
16 Coches grandes de segunda clase á S. 2,400	38,400
4 Coches chicos de segunda clase á S. 2,000	8,000
100 Carros abiertos á S. 1,000	100,000
30 Carros de plataforma á S 900	27,000
50 Carros para carbon y metales á S. 1,000	50,000
10 Carros para equipajes á S. 3,000	30,000
50 Carros para ganado á S. 1300	65,000
Piezas de repuesto para locomotoras y carros	50,000
	1.214,400
E.— Gastos generales.	
Para desviar el camino real y abrir uno nuevo durante la ejecucion de los trabajos de peñolería	100,000
Gastos hechos y por hacer para los estudios y el trazo de ejecucion	80,000
Gastos de administracion, personal, servicio médico, etc	779,680
	959,680
Suma	24.700,000
Gastos imprevistos 10 %	2.500,000
Suma	27.200,000
Hay que añadir por aproximacion.	
1.° Para limpiar los cerros de las piedras rodantes (galgas)	100,000
2.° Para expropiaciones	300,000
Suma total	27.600,000

Lima, Abril 3 de 1869. — El Ingeniero en jefe. — ERNESTO MALINOWSKI.

Trazo final.

Lima, Abril 3 de 1869.

En cumplimiento del artículo 3° de la ley de 8 de Noviembre de 1864, por la que se facultó al Ejecutivo para la contrata de la construccion de un camino de hierro entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca y los demas que puedan establecerse en la República, y habiéndose admitido las propuestas que hizo el empresario Meiggs para verificar los estudios de las lineas férreas de esta capital á la Oroya, y de Pacasmayo á Cajamarca, y siendo concesionario de los que deben hacerse de Chimbote ó Santa á Huaraz; nómbrase á los ingenieros D. Pedro Marzo y D. José Hindle; al primero para las lineas de Cajamarca y la Oroya; al segundo, para la de Chimbote á Huaraz, á fin de que poniéndose de acuerdo con el que nombre el mencionado empresario Meiggs, formen el trazo final y rectifiquen el presupuesto de las mencionadas lineas.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

Próroga para el remate.

Lima, Junio 27 de 1869.

Vista la anterior solicitud, prórogase á quince dias mas el término de los cien dias que se fijaron por decreto de 22 de Marzo último, para la admision de propuestas para la construccion de los ferrocarriles trasandinos de Lima á la Oroya, y de Pacasmayo á Cajamarca.

Fíjense los respectivos avisos y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Aviso oficial.

Para dar cumplimiento al supremo decreto anterior, se previene que el término de la próroga se vence el 15 del próximo mes de Julio.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Proposicion para construir la seccion del Callao á la Oroya.

Exmo. Señor.

Enrique Meiggs ante V. E. respetuosamente y en la forma mas conforme á derecho digo: Que autorizado por el Supremo Gobierno

para hacer los estudios del Ferrocarril Central Trasandino, he hecho llevar á efecto esa obra con la prolijidad y el esmero, que su importancia y magnitud requerian, segun aparece de los planos y demas documentos que oportunamente he puesto á disposicion del Ministerio del ramo. La memoria, que acompaño á dichos trabajos, pone en evidencia su practicabilidad y al mismo tiempo, las ventajas que la construccion de la mencionada via habrá de reportar á la República entera, bajo el aspecto económico, político y social. Apoyado en esas razones y penetrado ademas de las nobles y elevadas miras, que animan á la actual administracion, tengo la honra de someter á su ilustrada consideracion la propuesta que, en conformidad con el supremo decreto de 22 de Marzo del corriente año, hago para la construccion de la seccion del Ferrocarril Central Trasandino, comprendida entre el Callao y Lima á la Oroya, bajo las condiciones siguientes:

1ª Me obligo á construir un ferrocarril del Callao y Lima á la Oroya, en todo conforme á los planos levantados y á las especificaciones contenidas en el decreto aludido.

2ª Todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre para ese efecto.

3ª Me obligo á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de seis años, si no ocurriere detencion alguna por culpa del Gobierno; los que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de aquel en que se firme la correspondiente escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

4ª Me obligo á asegurar y garantizar el uso público y la construccion de la obra hasta un año despues de concluida y entregada, quedando responsable durante ese tiempo, á reparar, á mi costa, los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por los mismos casos fortuitos indicados en el anterior artículo.

5ª Me obligo á introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via, trazos, &, &, sean indicadas y ordenadas por el ingeniero inspector del Gobierno, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y costo total de la obra.

6ª Todos los útiles, herramientas y máquinas, que se introduzcan para la obra, serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, debiendo yo justificar que se destinan al camino. Tambien se concede la misma excepcion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, y con la condicion de que no excedan al valor de dichos útiles.

7ª Será igualmente libre de derechos la importacion de la pólvora de minas, ó de cualquiera otra sustancia explosiva, usada ó por usar, que sea indispensable para la ejecucion de los trabajos; se me permitirá su fabricacion en las cantidades necesarias, dando en uno ú otro caso, las convenientes garantías.

8ª Serán igualmente libres de todo gravámen fiscal ó municipal, mientras dure la construccion de la línea, los víveres y demas artículos necesarios para los operarios, trabajadores y empleados.

9ª Dichos empleados, operarios y trabajadores estarán durante la obra, hasta que esta sea entregada al Estado, libres y excentos de reclutamientos, de todo alistamiento militar, servicio cívico ó concejil.

10. Los contratos celebrados entre el empresario y sus operarios

dependientes y peones, surtirán todos sus efectos, siempre que no se opongan á las leyes del pais, y estén certificados por el Ministro ó cónsul peruano residente en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

11. Es igualmente obligacion del Gobierno promover y sostener los expedientes de expropiacion y allanar todas las dificultades que ofrezca la adquisicion de los terrenos necesarios para la via, estaciones, paradas y desvíos y demas dependencias, así como para facilitar el tránsito de los materiales y útiles que deban atravesar propiedades particulares.

12. Es tambien obligacion del Supremo Gobierno facilitar lugares para la construccion temporal de viviendas y proveedurías para empleados, operarios y peones, ocupándolos solamente mientras dure la obra.

13. El empresario tiene facultad para tomar y conducir de cualquier manantial de agua, rio, estero, &c. toda la que juzgue necesaria para el consumo de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, &., &.

14. El precio total de la construccion de la via, estaciones y dependencias. carros, máquinas y demas útiles es de veintisiete millones seiscientos mil soles, en bonos, á satisfaccion de la casa que los emita, por mi cuenta, en Europa ó América, que ganen un seis por ciento de interes anual, pagadero por semestres vencidos y que tengan una amortizacion acumulativa de dos por ciento, hecha tambien por semestres. La amortizacion se hará por sorteo y á la par; y tanto la redencion de los bonos como el pago de los intereses, se verificará en Lóndres por los banqueros de la República. Los bonos serán emitidos con la fecha del dia en que se extienda la escritura de adjudicacion y depositados seis meses despues en una casa en Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista; debiendo la casa depositaria llevar una cuenta corriente de intereses entre el Gobierno y el contratista. La redaccion y forma de los bonos y cupones se harán de acuerdo entre el Supremo Gobierno y el empresario.

El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en la forma siguiente: — El valor de las facturas por compra de herramientas, maderas, durmientes, rieles, máquinas y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, sea que se compren en el pais ó en el extranjero, será abonado, en los expresados bonos, y en sumas equivalentes, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, en el acto y sin dilacion alguna, á mí ó á mi legítimo representante, tan luego como se le presenten las referidas facturas competentemente certificadas. El resto se me pagará en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion con el costo total de la obra, debiendo yo al efecto presentar mensualmente en Tesorería el certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de su inspeccion y aprobacion.

15. Me comprometo á pagar la multa de veinte mil soles por cada mes que exceda de los seis años de plazo estipulado en la cláusula tercera, y el Supremo Gobierno se obliga, por su parte, á abonar al contratista veinte mil soles por cada mes de ménos de los expresados seis años.

16. Por cuanto no está considerada en los presupuestos presentados al Supremo Gobierno por el ingeniero en jefe de la linea, ninguna cantidad para la construccion de arquerías, muros de retencion, y otras obras semejantes, se entiende, que en el caso de requerir dichas obras la solidez y seguridad de los tuneles, que se han de construir, á causa de la naturaleza del

terreno, y puesto que no es dable preverlo ántes de proceder á la apertura de los indicados tuneles, el gasto que demanden esas obras se estipulará y fijará entre el contratista y el ingeniero inspector del Gobierno, á quien oportunamente se someterán los planos correspondientes.

17. Si por cualquier acontecimiento el Supremo Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, ocasionando con esta falta la paralizacion del trabajo, irrogando perjuicios al contratista, queda este facultado, ó bien para suspender la obra, sin renunciar por ello á su derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que experimente, ó á continuarla hasta su terminacion, buscando capitales, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubierto de la suma total que se le adeude, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que haya sufrido, hipotecándosele para este efecto y desde ahora para entónces todos los materiales, herramientas, máquinas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

17. En caso de muerte ó enfermedad del contratista, sus herederos ó sus legítimos representantes le sucederán en todos los derechos y acciones nacidos de este contrato.

18. Los desacuerdos que sobre la inteligencia de este contrato puedan suscitarse entre el empresario y el Supremo Gobierno, se resolverán por los Tribunales de la República conforme á las leyes nacionales.

19. Como garantia para responder á las obligaciones que contraigo, dejaré en depósito en arcas fiscales, quinientos mil soles de los que tengo que recibir por la construccion del ferrocarril de Mejía á Arequipa, descontándose desde luego un diez por ciento de cada certificado de pago; pero si esta no se considerase suficiente, daré al Supremo Gobierno, las que juzgue necesarias, caso de ser aceptada mi propuesta.

Tales son, Excmo. Señor, las bases de la propuesta, que tengo el honor de someter al Supremo Gobierno, animado, no del deseo de especular con concesiones superiores á mis fuerzas, sino llevado de la doble ambicion de contribuir personalmente á la realizacion de una obra colosal, llamada, segun está probado, á desarrollar en alto grado las fuentes de riqueza del pais, y de asegurar un timbre glorioso á vuestra ilustrada y patriótica administracion, poniendo al servicio de la República mi experiencia, mi trabajo y los poderosos medios de accion con que afortunadamente cuento en el extranjero.

En tal virtud, á V. E. suplico que teniendo por presentada esta propuesta que, seguramente es la mas aceptable de las que hayan podido hacerse, se sirva acogerla, si así lo estima conveniente. — Lima, 15 de Julio de 1869. — Excmo. Señor — ENRIQUE MEIGGS.

Otrosí —

20. Si el empresario, por su parte, suspendiere los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula tercera, por ese solo hecho, para declarar, por sí solo, fenecido el contrato, y exigir de dicho empresario indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

Fecha ut supra. — Excmo. Señor — ENRIQUE MEIGGS.

Comision de estudios.

Lima, Julio 17 de 1869.

Uniéndose á las presentes propuestas los demas antecedentes

de la materia, y en virtud del artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, nómbrase una comision de ingenieros, compuesta de D. Federico Blume, D. Felipe Arancivia y D. Walter F. Morris, quienes examinarán los respectivos estudios, trazos, perfiles y presupuestos del ferrocarril trasandino comprendido entre el Callao y la Oroya; pudiendo dicha comision pedir á los ingenieros que hicieron los primeros estudios y rectificacion del mencionado ferrocarril, todos los datos y explicaciones que juzguen convenientes para emitir su informe; reuniéndose en el salon de este Ministerio del ramo, los dias que tengan á bien efectuar sus trabajos.—FERREYROS.

Informe en minoría.

Lima, Agosto 9 de 1959.

Excmo. Señor.

El que suscribe, miembro de la comision nombrada para examinar los estudios, trazos, perfiles y presupuestos del ferrocarril proyectado entre el Callao y la Oroya, tiene el honor de decir lo siguiente.

Para juzgar de un modo absoluto en el asunto, es indispensable conocer el terreno, sin lo cual nada se puede decir de la ruta elegida, del trazo, ni del presupuesto, sin exponerse á grave error. Por completos que sean los dibujos de un estudio, no son comprobantes de la realidad, y mucho menos de la mejor eleccion del trazo. Por lo tanto, la persona que sin conocer el terreno, juzga solo en vista de los planos y perfiles de una línea, no puede hacer otra cosa que expresar una opinion condicional, recayendo toda la responsabilidad en los ingenieros del Estado que intervinieron en los estudios sobre el terreno y en los trabajos de oficina para el presupuesto.

Los planos y perfiles que he visto, son los de un trazo bien meditado, y representan un estudio esmerado, especialmente en la parte difícil. La línea trazada es, segun los dibujos, practicable y está en todo conforme á las bases prescritas por el Supremo Gobierno.

Respecto de las cantidades y precios del presupuesto, solo por medio de un trabajo largo en la oficina, se llegaría á verificarlos, y siempre quedaría en duda la conformidad de las cifras con el terreno. De manera que en última instancia, tendría que apelarse á las declaraciones de los ingenieros interventores.

En cuanto á los precios aplicados á las cantidades, es posible, sin embargo, llegar á ciertas aproximaciones, sin entrar en detalles de alturas, de excavacion ó terraplen, clase de material en sus graduaciones menores, distancias de trasporte, localidad y tantas otras circunstancias imposibles de apreciar sin ver el terreno y seguir paso á paso todos los trabajos de cálculo. —Estas aproximaciones son las siguientes.

El precio de excavacion en roca sólida á primera vista aparece moderado, pues en la costa, en excavaciones fáciles y en circunstancias ordinarias, no he podido contratarla por menos de dos soles sesenta centavos el metro cúbico, permitiendo mucho tiempo para el trabajo.

El contrato mas ventajoso que he podido lograr por excavacion en tierra ó cascajo en circunstancias las mas fáciles posibles, es de treinta y tres centavos el metro cúbico; pero tambien me veo obligado á pagar un sol treinta centavos sin que se pueda decir que las circunstancias sean extraordinarias. —Creo, que en vista de la region que atraviesa el ferrocarril en cuestion, difícilmente habria contratista que tomase, uno con otro, el metro cúbico de excavacion en tierra ó cascajo, por menos de sesenta y cinco centavos de sol. En todo esto supongo que no se pague otra vez por el material, puesto en ter-

raplen, circunstancia que se necesitaría conocer para poder apreciar el precio aplicado en el presupuesto.—En cuanto á los socavones, todo presupuesto acerca de ellos tiene que variar entre límites muy distantes.

Seria riesgoso tomar un trabajo de socavon por menos de cinco tantos de lo que costaría el mismo material excavando al aire libre y á veces ha costado veinte tantos. Entre todos los trabajos de la profesion del ingeniero, los que se hacen debajo del agua ó debajo de la tierra son los que mas sujetos están á contingencias, y se comprende que no siendo el conocimiento que se puede adquirir de la naturaleza del terreno de un socavon sino por induccion, es imposible preveer exactamente lo que va á suceder en el curso del trabajo. Por lo tanto un contratista que no tome un socavon á un precio al parecer bueno, puede realizar grandes ganancias ó arruinarse completamente. En todos estos trabajos, y especialmente en el de socavones mucho depende del tiempo estipulado para la conclusion. En Europa, por término medio, se avanza solo de 1 á 4 metros diariamente en los socavones para ferrocarriles, mientras que para concluir en seis años, á razon de doscientos dias útiles al año, los 10,225 metros lineales que indica el presupuesto, se necesita avanzar unos nueve metros diariamente. Tomando en consideracion lo expuesto, creo que difícilmente se encontrará un contratista que se arriesgue á tomar socavones en la region de la cordillera por menos de diez y seis soles el metro cúbico y sin contar arqueria, que debe tener un precio por separado.

En cuanto á los muros, cercos, alcantarillas, estaciones, puentes, edificios, gastos generales y otros de esta clase, no puedo juzgar de ellos sin conocer los detalles en que se fundan.

El precio de la via, colocada segun las prescripciones del Gobierno, sería en la costa 8,000 soles, poco mas ó menos, en lugar de los 4,000 soles del presupuesto.

El precio del lastre es muy variable segun el lugar de extraccion y de uso y la distancia que los separa.

El precio de las locomotoras es exajerado, en unos 8,000 á 10,000 cada una; en cambio todo el resto del material rodante está presupuestado poco mas ó menos al costo, y aun un poco mas bajo.

Los precios á que he aludido son en metálico y al contado.

En cuanto á las propuestas poco tengo que observar profesionalmente desde que todos los proponentes aceptan las bases publicadas por el Supremo Gobierno. Creo que un ferrocarril, que indudablemente dejará un gran déficit por muchos años, y que no se construya por especulacion sino por desarrollar los recursos del pais y como medida política de la mas alta importancia, debe hacerse por cuenta del Estado y arrendarse despues por un tiempo limitado á una compañía para la explotacion. No comprendo que de buena fé pueda una compañía tratar de realizar esa empresa con el déficit tan patente, y estoy seguro de que semejante compañía en lugar de hacer un ferrocarril, haría una gran negociacion de bonos del Estado que desacreditarían al pais. El Estado pagaría seguramente un déficit mayor anualmente que el que tendrá que pagar por diferencia entre el rendimiento del ferrocarril é intereses sobre los bonos que emita, sea para conseguir metálico para pagar á un contratista, sea para pagarle en esos bonos directamente, pues veo poca diferencia entre una y otra cosa, excepto en el modo de llevar á cabo la negociacion. Pero hay una gran diferencia entre uno y otro caso. En el primero, á saber, el de una compañía, esta hace ó no hace el ferrocarril con los bonos del Gobierno, y des-

pues se queda con la empresa para cobrar un déficit anual, difícil de comprobar y que dará orígen á eternas reclamaciones. En el segundo, el Gobierno por la misma cantidad de bonos ó por menos, manda hacer el ferrocarril y despues se queda con él para manejarlo á su gusto y segun convenga á los intereses del pais, y si lo remata por un tanto, sabe exactamente cuál es el déficit anual necesario para cubrir el interes sobre los bonos que de todos modos tiene que emitir en una forma ú otra.

He tocado este punto que parece exclusivamente materia financiera, porque se relaciona inmediatamente con la futura administracion del ferrocarril que es objeto de mi profesion, y tengo que aludir á otra materia que puede parecer hasta personal. Pero, así como he expresado mi juicio francamente, no puedo callar nada que en mi opinion se relacione íntimamente con el proyecto. En las insignificantes obras que dirijo, tropiezo diariamente con dificultades de todo género, que provienen de las circunstancias y de los hombres; y tengo prácticamente, y desde muchos años, conciencia de los grandes recursos que se necesitan, á mas de conocimientos de toda clase y de extraordinaria energia, para poder llevar á cabo una gran obra. La del ferrocarril entre el Callao y la Oroya, á mas de ser una obra grande, se halla en condiciones enteramente nuevas y excepcionales, y será una de las mas notables de este siglo. Para semejante trabajo se necesita de un hombre especial, cual hay pocos en el mundo, y no temo asegurar que si cualquier novicio en la materia se atreviese á emprender la obra, aunque contase con ingenieros muy inteligentes, se arruinaría con seguridad, y quedarían burladas las esperanzas y el porvenir industrial y político del pais. El hombre especial á quien aludo, es D. Enrique Meiggs, quien á la lealtad en el cumplimiento de sus compromisos, reune la costumbre del manejo de grandes empresas y comanda un ejército de ingenieros, mecánicos, hombres especiales para cada clase de trabajos, é innumerables operarios que á una señal de su dedo acuden á millares, cuando otros contratistas en vano se esfuerzan en conseguir unos cuantos centenares. Creo que de la eleccion de ese hombre depende el éxito de la obra, y con ella el honor del Gobierno y su responsabilidad ante el pais; y que una vez convencido de que el trazo elegido es el mas económico posible, exactas las cantidades y justos los precios, no debe titubear en asegurar sus servicios.

Aparte de estas consideraciones importantes en referencia á las propuestas, me ha llamado la atencion el artículo sobre modificaciones en el trazo. Parece justo que si á consecuencia de tales modificaciones ú otras en las estaciones y sus edificios se disminuyese la cantidad y el costo del trabajo, ó se suprimiese algun socavon &ª, la diferencia se abone al Gobierno á los precios del presupuesto. Con esta reserva no habria inconveniente para proceder al contrato, pues el ingeniero inspector tendría la facultad de proponer cuantas mejoras quisiese en el trazo y en la situacion &ª de las estaciones, y el Gobierno se aprovecharia de las mejoras. En cuanto al modo de efectuar los pagos, el único que resguarda completamente los intereses del Gobierno es el que se estipula en proporcion al trabajo hecho, y no al tanto por milla, y el contratista estaría en posesion de un gran capital habiendo desembolsado uno muy pequeño en proporcion á la distancia abierta.

He dicho lo que he juzgado en vista de los dibujos y documentos que me han presentado, y juzgo condicionalmente. Toca á los ingenieros del Estado que han inter-

venido en el asunto, declarar si el trazo propuesto es el mas económico, si las cantidades del presupuesto son exactas y si los precios aplicados son justos, en vista de los detalles de cada cosa. En cuanto á mí, nada puedo asegurar sin ver el terreno y convencerme personalmente de que los obstáculos se han salvado del mejor modo.

Dios guarde á V. E.—Excmo. Sr.

FEDERICO BLUME.

Informe de la mayoría de la Comision.

Excmo. Señor.

En cumplimiento de lo ordenado por el supremo decreto que antecede, los miembros de la comision, que suscriben, tienen el honor de emitir su informe en los términos siguientes:

La quebrada del Rimac que se ha elegido para establecer la comunicacion entre la costa y el interior de nuestro territorio, ha sido perfectamente estudiada, como lo prueban los planos nivelados y acotados que se han puesto á nuestra disposicion, y que han sido levantados con intervencion de dos ingenieros del Estado. La via que sobre esos planos se ha estudiado y trazado del modo mas racional, satisface en todas sus partes á las bases fijadas por el Supremo Gobierno: la pendiente máxima es de 4 por ciento y el radio mas pequeño no alcanza al mínimun de 120 metros, fijado en dichas bases.

El conjunto del presupuesto y su monto total nos ha parecido muy juiciosamente calculado y sin exageracion; en apoyo de esta opinion, lo mejor que podemos hacer es referirnos á los detalles que, á este respecto, ha asentado nuestro colega el señor Blume en el informe que antecede.

Antes de pasar á comparar las propuestas, en la parte que como ingenieros nos incumbe, haremos resaltar algunas consideraciones generales.

Somos de opinion que un ferrocarril de tanta importancia, como lo será el del Callao á la Oroya, debe hacerse por cuenta del Estado, á fin de que éste quede dueño de reducir y modificar las tarifas de trasporte, segun convenga á los intereses del pais, y segun lo enseñe la experiencia, muy particularmente en esa seccion que debe servir de tronco principal para los ramales que mas tarde se extiendan hácia el interior.

La principal consideracion que debe tener en cuenta el Supremo Gobierno, es la de asegurar la ejecucion de la obra. En todos los paises, la primera condicion que se exige, particularmente cuando se trata de obras ejecutadas por cuenta del Estado, para admitir una propuesta, es que el proponente pueda producir antecedentes que garanticen su capacidad y competencia para llevar á cabo su ejecucion. Aquí, esta consideracion es de tanto mas peso cuanto que el no cumplimiento de la contrata amenazaría de un modo vital la realizacion definitiva de una via tan importante, y una multa, por efectiva y elevada que sea, no compensaria los perjuicios que sufriria el pais.

Pasando en seguida al exámen de las propuestas, hemos creido, en primer lugar, no deber tomar en consideracion las del señor Cristian, pues, á mas de no encontrar en ella la garantía exigida por el Supremo Gobierno y de ser tan vagas en sus términos, cualquiera de las otras propuestas es mas ventajosa bajo todos aspectos.—Despues, consecuentes con lo que hemos avanzado mas arriba, creemos deber eliminar tambien las propuestas 1ª y 2ª del señor Montero y Cª, pues aceptando cualquiera de ellas, aparte de las consideraciones económicas en las cuales no nos es dado entrar, resultaría que una compañía particular tendría privilegio exclusivo por veinticinco años para construir y ex-

plotar no solo la artéria principal de que actualmente se trata, sino tambien todas las demas ramificaciones, que mas tarde se pueden construir, como lo exige el art. 3º de la primera propuesta del señor Montero.—La tarifa que se estipula en el art. 12 de dicha propuesta, y de la cual resultaría, que, solo de la Oroya al Callao, se cobrarían diez y nueve soles cincuenta centavos (19 S. 50 cts.) por el trasporte de una tonelada, es del todo inadmisible y anularia las principales ventajas que debe producir esta via.

Comparando pues, finalmente, la propuesta del señor Meiggs, con la tercera del señor Montero, lo que mas se nota á primera vista, es la diferencia de la cifra que ambas propuestas piden como valor de la obra.—A nosotros no nos es dado saber si el Supremo Gobierno puede disponer de los tres millones de libras esterlinas en los términos que lo exige la propuesta del señor Montero, ni tampoco avaluar la cantidad que representarian, en bonos, estos tres millones de libras, para poder establecer una comparacion efectiva en el precio estipulado en ambas propuestas; pero consideramos que no es posible ejecutar la obra por quince millones de soles.—Por otra parte, el sistema de pago propuesto por el señor Meiggs, es el mas conveniente y equitativo, puesto que mensualmente se avalúa el trabajo hecho y se paga únicamente el resultado de esa avaluacion; mientras que, abonando un precio fijo de diez mil libras por cada milla de camino abierto y otro tanto por cada milla de camino concluido, como lo estipula la propuesta del señor Montero, el Gobierno se expondría á pagar en ciertos casos, al principio de la obra, sobre todo, una suma muy superior á la que verdaderamente se hubiese invertido.

El señor Meiggs fija el término de seis años para la conclusion de la obra; en la propuesta del señor Montero, no encontramos plazo ninguno, á pesar de que en el art. 5º se estipula un premio ó una multa por cada mes de adelanto ó de atraso en el término de la conclusion.

A estas consideraciones que aunque pequeñas, deben influir un tanto en favor de una de las propuestas, agregaremos como ingenieros, deseosos cual ningunos de ver asegurada de un modo definitivo la ejecucion pronta de una obra tan importante, que los antecedentes del señor Meiggs, como empresario que ha sido ya de trabajos de la naturaleza del que nos ocupa, deben pesar, sobre todo, en el ánimo del Supremo Gobierno al adjudicar por contrata la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya.

Con lo expuesto, creemos haber correspondido á la confianza con que nos honra el Supremo Gobierno, al darnos ingerencia en un proyecto de tanta magnitud; sentimos únicamente que la naturaleza de las propuestas no nos haya permitido dar mayores luces sobre el particular, teniendo que ceder la gloria de indicar al Supremo Gobierno de un modo mas terminante, la propuesta que debe aceptar, á la comision financiera que, despues de nosotros tenga que intervenir en este asunto.

Antes de terminar este trabajo, haremos notar que no es por divergencia de opinion que no hemos firmado los tres el mismo informe, sino por haber creido nosotros deber extendernos en algunas consideraciones, mas que el señor Blume; la semejanza de ideas en la parte que tienen de comun ambos informes, se nota ademas á la simple lectura de ellos.

Lima, Agosto 9 de 1869.—Exmo. Señor.—FELIPE ARANCIVIA, ingeniero.—WALTER F. MORRIS, ingeniero.

Comision de comerciantes.

Lima, Agosto 11 *de* 1869.

En cumplimiento del art. 4º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, se nombra una comision compuesta de los señores don Bernardo Roca y Garzon, don Juan Mariano Goyeneche y Gamio y don Daniel Ruso, para que formulen el respectivo proyecto del contrato, informando sobre los demas puntos que crean convenientes.—VELARDE.

Comunícase el nombramiento.

Lima, Agosto 11 *de* 1869.

Al Señor Presidente de la Comision D. Bernardo Roca y Garzon.

En atencion á su reconocida probidad, aptitudes y patriotismo, el Gobierno ha tenido á bien nombrar á US. en union de los señores don Juan Mariano Goyeneche y Gamio y don Daniel Ruso, miembro de la comision que debe formular el proyecto del contrato del ferrocarril trasandino del Callao á la Oroya, esperando de su celo y laboriosidad el cumplimiento de este encargo.

Dios guarde á US. — RAFAEL VELARDE.

Sobre el descubrimiento de una nueva via.

Lima, Setiembre 28 *de* 1869.

Visto este expediente promovido por don Juan Antonio García y don Pablo Sacio, sobre el descubrimiento de una nueva via, para el ferrocarril central trasandino, con el pliego cerrado y sellado que últimamente han presentado, y que contiene, segun aseguran, el itinerario y datos para el estudio de este nuevo trazo, en virtud del cual se obtendrá una economía de cuatro á seis millones de soles, solicitando que el Gobierno les conceda por su descubrimiento la suma de doscientos cincuenta mil soles; y teniendo en consideracion: 1º Que los empresarios don Enrique Meiggs y don Ramon Montero estan llanos á verificar el estudio y trazo de la nueva via, propuesta por los señores García y Sacio, sin embargo de creer que sus ingenieros eligieron el trayecto mas conveniente despues de inspeccionar y estudiar todas las sendas que del valle del Rimac se dirigen al departamento de Junin: 2º Que los señores Meiggs y Montero solicitan que los gastos que demande el nuevo trazo por la via de Garcia y Sacio, sean de cuenta del Estado, si no fueren ellos á quienes se adjudicase la contrata definitiva de la obra: 3º Que el derecho á la prima de los doscientos cincuenta mil soles, (250,000 S.) que Sacio y Garcia piden por su descubrimiento, depende de la practicabilidad de la nueva via, y de la efectividad del ahorro de cuatro ó seis millones de soles, por consecuencia de las facilidades que presente la disminucion de las gradientes, segun sus acertos: 4º Que el gobierno en su constante propósito de llevar á debido efecto las obras públicas útiles y necesarias, debe consultar su perfeccion, seguridad y solidez, igualmente que las economías que provengan de la mejor eleccion de los medios que se empleen para su ejecucion; se resuelve: 1º Los empresarios señores Meiggs y Montero procederán dentro de un breve término á estudiar la nueva línea descubierta por los señores Garcia y Sacio, á levantar el trazo de la obra y formar el presupuesto de su costo, debiendo estos prestar en dicho estudio sus servicios personales y los datos que tengan á ese respecto segun sus ofrecimientos: 2º Que los gastos de este nuevo trazo serán de cuenta del Estado, si del estudio y presupuesto que presenten los señores Meiggs y Montero, resulta ser positiva la practicabilidad del ferrocarril por la nueva línea y positivo tambien el ahorro de los cuatro á seis millones de soles, que se indican; 3º Que si no es practicable la obra por la via que proponen Sacio y Garcia, ni es real ni efectivo el

ahorro de los cuatro á seis millones de soles, comparados los presupuestos de ambas líneas, son de cargo de estos señores los gastos y trabajos que se emprendan en dicho estudio: 4º Que los doscientos cincuenta mil soles que los recurrentes solicitan por prima de su descubrimiento, deben ser pagados exclusivamente por los empresarios en cuyo favor se decrete la obra del ferrocarril, si se llega á efectuar por la línea propuesta por los señores Garcia y Sacio: 5º Que estos señores deben prestar una garantía suficiente para indemnizar los gastos que se hagan en el nuevo trazo, si este no llena las condiciones de practicabilidad, gradiente menor y economía propuestas en su recurso.

Póngase en conocimiento de los empresarios y de los proponentes, devolviéndoseles el pliego cerrado de la materia.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Permiso para estudiar una nueva via.

En una solicitud de D. Teodoro Christian pidiendo se le concedan los mismos derechos que á los señores Meiggs y Montero para el estudio de una nueva linea del Ferrocarril Trasandino del Callao á la Oroya, ha recaido el decreto siguiente:

Lima, Octubre 12 *de* 1869.

Siendo el recurrente D. Teodoro Christian uno de los proponentes á la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya, se declara á dicho Christian comprendido en la resolucion de 28 de Setiembre último, á fin de que pueda practicar el nuevo estudio propuesto por los señores Sacio y Garcia. — Firmado. — VELARDE.

De la Comision de comerciantes.

Lima, Noviembre 5 *de* 1869.

He tenido la honra de recibir el oficio de US. fecha 4 del corriente, en que se sirve manifestarme que S. E. el Presidente de la República desea que la comision encargada de formular el proyecto del ferrocarril del Callao á la Oroya, emita su informe sobre el particular, sin tener en cuenta la nueva via proyectada por los señores Sacio y Garcia, como se dijo á la comision en 15 del pasado.

Desde luego, ántes de saber esta declaracion, la comision habia suspendido sus trabajos, porque ciertamente que no le habia parecido prudente formular el proyecto de contrato de que está encargada, cuando se trataba por el Supremo Gobierno del descubrimiento de una nueva via mas económica. Pero, desde que recibió la comunicacion á que US. se refiere, y que fué entregada sin fecha el dia 20, la comision no ha cesado sus trabajos, para satisfacer, tanto los deseos manifestados por S. E. el Presidente, cuanto los que ella misma abriga de corresponder prontamente á la alta confianza que en ella se ha depositado.

Aprovecharé de esta oportunidad para recordar á US. que el trazo que por disposicion de su digno antecesor entregué al ingeniero señor Marzo, no me ha sido devuelto hasta el dia, y que la comision necesita tenerlo á la vista.

Concluiré este oficio, refiriéndome á la conferencia verbal que hoy mismo me ha cabido la honra de tener con V. E., y en la que creo haber sincerado la conducta de la comision, en cuanto al retardo que pudiera haberse notado en sus trabajos.

Dios guarde á US.— BERNARDO ROCA Y GARZON.

Señor coronel D. Francisco de Paula Secada, Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Proyecto de contrato.

CLÁUSULAS.

PRIMERA.

El empresario se obliga á cons-

truir la seccion del Ferrocarril Trasandino comprendida entre el Callao, Lima y la Oroya, con arreglo á los estudios practicados por... .....al presupuesto formado por .....y con sujecion al trazo y perfil aprobados que, auténticos, sellados con el sello del Ministerio de Gobierno, y refrendados por la comision compuesta de los señores D. Bernardo Roca y Garzon, D. Mariano de Goyeneche y Gamio y el Dr. D. Daniel Ruzo, existen archivados en el Ministerio respectivo.

SEGUNDA.

El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en las bases publicadas en "El Peruano" núm. 113 del 19 de Mayo último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

TERCERA.

Todos los materiales que se empleen en la via, serán á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno comisione para examinarlos; y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto.

CUARTA.

El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via, y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de la variacion resultare ahorro en el trabajo, ó en el costo de la obra, avaluada la diferencia con relacion al presupuesto, se rebajará proporcionalmente del precio convenido.

QUINTA.

Si los materiales empleados no fueren de la calidad convenida, ó la obra no se ejecutare en conformidad con los planos ó con las modificaciones de que habla la cláusula anterior, ó si la ejecucion fuere imperfecta; y requerido el contratista por el ingeniero inspector para que cambie los materiales, y ejecute la obra, ajustándose á los planos ó á las modificaciones decretadas, y repare las imperfecciones de la ejecucion, no lo hiciere, podrá el Supremo Gobierno poner término á la contrata. Si el contratista suspendiere los trabajos ó no los mantuviere con actividad, á lo ménos con 500 trabajadores; y requerido por el ingeniero inspector para que los restablezca y active, no lo hiciere, podrá tambien el Gobierno rescindir el contrato. En cualquiera de estos casos, el Gobierno solamente estará obligado á pagar la parte de obra bien ejecutada, y de ninguna manera á responder por la imperfecta, ó por los materiales preparados ó gastos hechos, que no se hubieren invertido en las obras ya realizadas con entera sujecion á la contrata.

SEXTA.

El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público, en el término de seis años, que empezarán á correr y contarse, á los cuarenta dias de firmada la escritura.

SÉTIMA.

El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse, en compesacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, como terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, con tal

que sean oportuna y legalmente acreditados.

OCTAVA.

El empresario garantiza y asegura la mejor calidad de los materiales, la sólida construccion de la obra, y el expedito uso público de la línea, por el término mismo de tres años, que empezarán á correr y contarse despues de concluida y entregada al Gobierno á entera satisfaccion de este; quedando por consiguiente responsable durante todo este tiempo, á reparar á su costa los deterioros ó daños procedentes de la mala calidad del material empleado, vicio ó defectuosa ejecucion de la obra; pero no los motivados por el debido uso de la via, ó por los mismos casos fortuitos de que habla la cláusula anterior.

NOVENA.

El tiempo empleado en las reparaciones del camino por imperfecciones de la obra, ó por cualquier defecto que se descubra con el uso público, interrumpe los años de garantía; pues si ocurrieren las composturas á que el empresario está obligado por la cláusula anterior, hasta que estas no concluyan, no comenzarán á contarse los años de garantía.

DÉCIMA.

Si á pesar de lo dispuesto en la cláusula sexta, el Gobierno quisiere recibir el camino por partes, queda convenido que el empresario hará la entrega por secciones determinadas por comun acuerdo. En este caso, la garantía respecto de las secciones entregadas, comenzará á correr y contarse desde el dia de la entrega hecha con la formalidad estipulada en la cláusula 12ª, y estará sujeta á las mismas prevenciones contenidas en las dos cláusulas anteriores.

UNDÉCIMA.

En el caso prescrito en la cláusula anterior, el empresario podrá hacer uso gratuito de la seccion entregada, para la conduccion de materiales, víveres, trabajadores y empleados en la línea.

DUODÉCIMA.

La recepcion de la obra, ó de cualquiera parte de ella que el Gobierno conviniere recibir, se hará en presencia del contratista, del ingeniero en jefe, de los ingenieros inspectores y del superintendente que el Gobierno nombre, examinando detenidamente si ha cumplido las condiciones estipuladas. De todo esto se extenderá el acta respectiva, que firmarán las personas antes mencionadas.

DÉCIMOTERCIA.

Durante la obra, el Gobierno garantizará á los empleados, operarios y trabajadores, la completa excencion de todo cargo ó servicio concejil, conscripcion ó alistamiento militar.

DÉCIMOCUARTA.

El Gobierno se obliga á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos los contratos celebrados entre el empresario y sus dependientes, operarios ó peones, siempre que dichos contratos no se opongan á las leyes del pais.

DÉCIMOQUINTA.

Se obliga, asimismo, á allanar las dificultades que ofrezca la adquisicion, por expropiacion forzada, de los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el trayecto y sus anexos á la via, pagando al contratista su valor.

DÉCIMOSEXTA.

Se obliga, asimismo, á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras, para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando al contratista las indemnizaciones correspondientes.

DÉCIMOSÉTIMA.

Queda obligado el Gobierno á

facilitar los lugares de la propiedad del Estado, que fueren necesarios para la construccion temporal de viviendas y proveedurías de empleados, operarios y peones, que serán ocupados solamente miéntras dure la obra. Si los terrenos que se necesitan, fueren de propiedad particular, el Gobierno interpondrá su autoridad para allanar las dificultades que ofrezca su adquisicion temporal, y el empresario pagará la correspondiente indemnizacion.

DÉCIMOOCTAVA.

El Gobierno no será jamas responsable de los daños ó perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades ó terrenos de propiedad particular, inmediatos á la línea.

DÉCIMONONA.

El precio total de la construccion de la via, estaciones y dependencias, carros, máquinas, y demas útiles, es de ..... en bonos, que ganarán un interes de 6 por ciento anual, y tendrán un 2 por ciento de amortizacion tambien anual y acumulativa.

Es entendido que el empresario recibirá los bonos á la par, y que expresamente queda convenido que la amortizacion principiará á los diez años de puestos en circulacion; por ninguna causa ó motivo tendrá que hacer el Gobierno un desembolso mayor que el anteriormente estipulado.

VIGÉSIMA.

La redaccion y forma de los bonos y cupones se acordarán entre el Supremo Gobierno y el empresario.

VIGÉSIMOPRIMERA.

Los bonos serán del valor de... .....numerados en..... séries de números correlativos, extendidos, tan solamente por la suma á que asciende el precio de la obra, esto es, por..... en un libro-talon y firmados por el Ministro de Hacienda, el superintendente y el ingeniero inspector.

VIGÉSIMOSEGUNDA.

Los bonos llevarán todos la fecha de la escritura, y serán depositados, seis meses despues de otorgada esta, en una casa de Europa ó de América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

VIGÉSIMOTERCIA.

El pago de los intereses y la amortizacion de los bonos, se verificarán por los agentes financieros de la República en Lóndres.

VIGÉSIMOCUARTA.

Los intereses se pagarán semestralmente y la amortizacion será convencional ó por sorteo, no excediendo de la par, y tambien semestral.

VIGÉSIMOQUINTA.

La amortizacion se efectuará á razon del 2 por ciento acumulativo sobre los bonos emitidos; pero comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

VIGÉSIMOSEXTA.

La amortizacion convencional se efectuará en la misma forma en que se hacia la de la deuda externa de 1862.

VIGÉSIMOSÉTIMA.

Tanto del pago de los intereses cuanto de la amortizacion de los bonos, se extenderá para constancia, una acta, que será firmada por el Director de Contabilidad y el superintendente de la obra ó del camino, en vista de los respectivos comprobantes que oportunamente deben remitir los agentes financieros de la República.

VIGÉSIMOOCTAVA.

Los bonos serán separados del libro-talon, en el momento de efectuarse los pagos que deben hacerse al contratista, anotando en ellos y en el talon la fecha de la entrega. De cada pago se extenderá el acta respectiva, que será firmada por el superintendente de la obra, el ingeniero inspector y el contratista ó quien lo represente. Las actas

irán unas á continuacion de otras, en un libro cuyas fojas estarán foliadas en letras y rubricadas al márgen por el Director de Contabilidad.

VIGÉSIMONOVENA.

Al tiempo de la entrega de los bonos, se cortarán los cupones correspondientes al semestre ó semestres vencidos, anteriores á la fecha de la órden del pago; y si este no pudiere verificarse por la falta de correspondencia en las fechas de la órden del pago y del vencimiento del semestre, se descontarán los intereses corridos hasta la fecha de la órden de entrega, y la cantidad que resulte, se inscribirá en el Debe del contratista, así como quedarán á favor del Gobierno los cupones cortados.

TRIGÉSIMA.

El pago del precio estipulado por la obra en la cláusula décimonovena, se efectuará de la manera siguiente:

El valor de las facturas por herramientas, maderas, durmientes, rieles, máquinas y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, sea que se compren en el pais ó en el extranjero, será abonado al empresario en los expresados bonos á la par, por la casa depositaria, en el acto que se le presente la respectiva órden de entrega. El resto se pagará al empresario en los mismos bonos á la par, y en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos, y que estén en justa proporcion con el costo total de la obra.

TRIGÉSIMOPRIMA.

Las órdenes de pago consistirán en un libramiento contra la casa depositaria, firmado por el Ministro de Hacienda y del que se tomará razon en la Direccion de Contabilidad.

TRIGÉSIMOSEGUNDA.

Para exigir el primero de los pagos estipulados en la cláusula trigésima, el empresario presentará al Ministerio de Hacienda las facturas competentemente certificadas por la persona que el Gobierno nombre al efecto; y el conocimiento de embarque visado por algun cónsul ó Ministro de la República. Para los pagos mensuales bastará la presentacion del certificado del ingeniero ó ingenieros inspectores y del superintendente de la obra.

TRIGÉSIMOTERCERA.

De cada pago se rebajará el 10 por ciento para responder por el cumplimiento de las obligaciones de que se ocupa la cláusula octava. Concluidos los años de garantía, le será devuelto con los intereses que los bonos retenidos hubieren devengado.

TRIGÉSIMOCUARTA.

El 10 por ciento de que habla la cláusula anterior, es independiente de la garantía de quinientos mil soles, que el empresario se obliga á dejar depositados en las arcas nacionales hasta la terminacion de la obra.

TRIGÉSIMOQUINTA.

Por cada mes que el empresario demore la entrega de la obra, será multado en treinta mil soles, que se harán efectivos de los quinientos mil soles depositados en garantía.

TRIGÉSIMOSEXTA.

El contratista será responsable de la devolucion de las herramientas y máquinas compradas con fondos del Estado para los trabajos de la línea; y obligado á abonar su valor, en caso de pérdida ó destruccion, salvo el deterioro proveniente del debido uso en el trabajo.

TRIGÉSIMOSÉTIMA.

Los desacuerdos que sobre la inteligencia y cumplimiento de este contrato pudieran suscitarse, entre el Supremo Gobierno y el empresario, se resolverán por los tribunales de la República, sin que en ningun caso ni por ningun motivo,

truir la seccion del Ferrocarril Trasandino comprendida entre el Callao, Lima y la Oroya, con arreglo á los estudios practicados por... .....al presupuesto formado por .....y con sujecion al trazo y perfil aprobados que, auténticos, sellados con el sello del Ministerio de Gobierno, y refrendados por la comision compuesta de los señores D. Bernardo Roca y Garzon, D. Mariano de Goyeneche y Gamio y el Dr. D. Daniel Ruzo, existen archivados en el Ministerio respectivo.

SEGUNDA.

El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en las bases publicadas en "El Peruano" núm. 113 del 19 de Mayo último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

TERCERA.

Todos los materiales que se empleen en la via, serán á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno comisione para examinarlos; y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto.

CUARTA.

El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via, y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de la variacion resultare ahorro en el trabajo, ó en el costo de la obra, avaluada la diferencia con relacion al presupuesto, se rebajará proporcionalmente del precio convenido.

QUINTA.

Si los materiales empleados no fueren de la calidad convenida, ó la obra no se ejecutare en conformidad con los planos ó con las modificaciones de que habla la cláusula anterior, ó si la ejecucion fuere imperfecta; y requerido el contratista por el ingeniero inspector para que cambie los materiales, y ejecute la obra, ajustándose á los planos ó á las modificaciones decretadas, y repare las imperfecciones de la ejecucion, no lo hiciere, podrá el Supremo Gobierno poner término á la contrata. Si el contratista suspendiere los trabajos ó no los mantuviere con actividad, á lo ménos con 500 trabajadores; y requerido por el ingeniero inspector para que los restablezca y active, no lo hiciere, podrá tambien el Gobierno rescindir el contrato. En cualquiera de estos casos, el Gobierno solamente estará obligado á pagar la parte de obra bien ejecutada, y de ninguna manera á responder por la imperfecta, ó por los materiales preparados ó gastos hechos, que no se hubieren invertido en las obras ya realizadas con entera sujecion á la contrata.

SEXTA.

El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público, en el término de seis años, que empezarán á correr y contarse, á los cuarenta dias de firmada la escritura.

SÉTIMA.

El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse, en compesacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, como terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, con tal

que sean oportuna y legalmente acreditados.

OCTAVA.

El empresario garantiza y asegura la mejor calidad de los materiales, la sólida construccion de la obra, y el expedito uso público de la línea, por el término mismo de tres años, que empezarán á correr y contarse despues de concluida y entregada al Gobierno á entera satisfaccion de este; quedando por consiguiente responsable durante todo este tiempo, á reparar á su costa los deterioros ó daños procedentes de la mala calidad del material empleado, vicio ó defectuosa ejecucion de la obra; pero no los motivados por el debido uso de la via, ó por los mismos casos fortuitos de que habla la cláusula anterior.

NOVENA.

El tiempo empleado en las reparaciones del camino por imperfecciones de la obra, ó por cualquier defecto que se descubra con el uso público, interrumpe los años de garantía; pues si ocurrieren las composturas á que el empresario está obligado por la cláusula anterior, hasta que estas no concluyan, no comenzarán á contarse los años de garantía.

DÉCIMA.

Si á pesar de lo dispuesto en la cláusula sexta, el Gobierno quisiere recibir el camino por partes, queda convenido que el empresario hará la entrega por secciones determinadas por comun acuerdo. En este caso, la garantía respecto de las secciones entregadas, comenzará á correr y contarse desde el dia de la entrega hecha con la formalidad estipulada en la cláusula 12ª, y estará sujeta á las mismas prevenciones contenidas en las dos cláusulas anteriores.

UNDÉCIMA.

En el caso prescrito en la cláusula anterior, el empresario podrá hacer uso gratuito de la seccion entregada, para la conduccion de materiales, víveres, trabajadores y empleados en la línea.

DUODÉCIMA.

La recepcion de la obra, ó de cualquiera parte de ella que el Gobierno conviniere recibir, se hará en presencia del contratista, del ingeniero en jefe, de los ingenieros inspectores y del superintendente que el Gobierno nombre, examinando detenidamente si ha cumplido las condiciones estipuladas. De todo esto se extenderá el acta respectiva, que firmarán las personas antes mencionadas.

DÉCIMOTERCIA.

Durante la obra, el Gobierno garantizará á los empleados, operarios y trabajadores, la completa excencion de todo cargo ó servicio concejil, conscripcion ó alistamiento militar.

DÉCIMOCUARTA.

El Gobierno se obliga á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos los contratos celebrados entre el empresario y sus dependientes, operarios ó peones, siempre que dichos contratos no se opongan á las leyes del pais.

DÉCIMOQUINTA.

Se obliga, asimismo, á allanar las dificultades que ofrezca la adquisicion, por expropiacion forzada, de los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el trayecto y sus anexos á la via, pagando al contratista su valor.

DÉCIMOSEXTA.

Se obliga, asimismo, á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras, para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando al contratista las indemnizaciones correspondientes.

DÉCIMOSÉTIMA.

Queda obligado el Gobierno á

truir la seccion del Ferrocarril Trasandino comprendida entre el Callao, Lima y la Oroya, con arreglo á los estudios practicados por... .....al presupuesto formado por .....y con sujecion al trazo y perfil aprobados que, auténticos, sellados con el sello del Ministerio de Gobierno, y refrendados por la comision compuesta de los señores D. Bernardo Roca y Garzon, D. Mariano de Goyeneche y Gamio y el Dr. D. Daniel Ruzo, existen archivados en el Ministerio respectivo.

SEGUNDA.

El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en las bases publicadas en "El Peruano" núm. 113 del 19 de Mayo último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

TERCERA.

Todos los materiales que se empleen en la via, serán á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno comisione para examinarlos; y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto.

CUARTA.

El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via, y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de la variacion resultare ahorro en el trabajo, ó en el costo de la obra, avaluada la diferencia con relacion al presupuesto, se rebajará proporcionalmente del precio convenido.

QUINTA.

Si los materiales empleados no fueren de la calidad convenida, ó la obra no se ejecutare en conformidad con los planos ó con las modificaciones de que habla la cláusula anterior, ó si la ejecucion fuere imperfecta; y requerido el contratista por el ingeniero inspector para que cambie los materiales, y ejecute la obra, ajustándose á los planos ó á las modificaciones decretadas, y repare las imperfecciones de la ejecucion, no lo hiciere, podrá el Supremo Gobierno poner término á la contrata. Si el contratista suspendiere los trabajos ó no los mantuviere con actividad, á lo ménos con 500 trabajadores; y requerido por el ingeniero inspector para que los restablezca y active, no lo hiciere, podrá tambien el Gobierno rescindir el contrato. En cualquiera de estos casos, el Gobierno solamente estará obligado á pagar la parte de obra bien ejecutada, y de ninguna manera á responder por la imperfecta, ó por los materiales preparados ó gastos hechos, que no se hubieren invertido en las obras ya realizadas con entera sujecion á la contrata.

SEXTA.

El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público, en el término de seis años, que empezarán á correr y contarse, á los cuarenta dias de firmada la escritura.

SÉTIMA.

El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse, en compesacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, como terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, con tal

que sean oportuna y legalmente acreditados.

OCTAVA.

El empresario garantiza y asegura la mejor calidad de los materiales, la sólida construccion de la obra, y el expedito uso público de la línea, por el término mismo de tres años, que empezarán á correr y contarse despues de concluida y entregada al Gobierno á entera satisfaccion de este; quedando por consiguiente responsable durante todo este tiempo, á reparar á su costa los deterioros ó daños procedentes de la mala calidad del material empleado, vicio ó defectuosa ejecucion de la obra; pero no los motivados por el debido uso de la via, ó por los mismos casos fortuitos de que habla la cláusula anterior.

NOVENA.

El tiempo empleado en las reparaciones del camino por imperfecciones de la obra, ó por cualquier defecto que se descubra con el uso público, interrumpe los años de garantía; pues si ocurrieren las composturas á que el empresario está obligado por la cláusula anterior, hasta que estas no concluyan, no comenzarán á contarse los años de garantía.

DÉCIMA.

Si á pesar de lo dispuesto en la cláusula sexta, el Gobierno quisiere recibir el camino por partes, queda convenido que el empresario hará la entrega por secciones determinadas por comun acuerdo. En este caso, la garantía respecto de las secciones entregadas, comenzará á correr y contarse desde el dia de la entrega hecha con la formalidad estipulada en la cláusula 12ª, y estará sujeta á las mismas prevenciones contenidas en las dos cláusulas anteriores.

UNDÉCIMA.

En el caso prescrito en la cláusula anterior, el empresario podrá hacer uso gratuito de la seccion entregada, para la conduccion de materiales, víveres, trabajadores y empleados en la línea.

DUODÉCIMA.

La recepcion de la obra, ó de cualquiera parte de ella que el Gobierno conviniere recibir, se hará en presencia del contratista, del ingeniero en jefe, de los ingenieros inspectores y del superintendente que el Gobierno nombre, examinando detenidamente si ha cumplido las condiciones estipuladas. De todo esto se extenderá el acta respectiva, que firmarán las personas antes mencionadas.

DÉCIMOTERCIA.

Durante la obra, el Gobierno garantizará á los empleados, operarios y trabajadores, la completa excencion de todo cargo ó servicio concejil, conscripcion ó alistamiento militar.

DÉCIMOCUARTA.

El Gobierno se obliga á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos los contratos celebrados entre el empresario y sus dependientes, operarios ó peones, siempre que dichos contratos no se opongan á las leyes del pais.

DÉCIMOQUINTA.

Se obliga, asimismo, á allanar las dificultades que ofrezca la adquisicion, por expropiacion forzada, de los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el trayecto y sus anexos á la via, pagando al contratista su valor.

DÉCIMOSEXTA.

Se obliga, asimismo, á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras, para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando al contratista las indemnizaciones correspondientes.

DÉCIMOSÉTIMA.

Queda obligado el Gobierno á

que, aunque recibí nueve del digno antecesor de US., uno fué devuelto á ese Ministerio, por necesitarlo el ingeniero señor Marzo, para ciertos trabajos que hacia de órden del mismo.

Ojalá que la tarea, que hemos asumido con la mejor voluntad, sea de algun provecho al Estado. US. se dignará dispensar las imperfecciones que no hayamos podido evitar, y elevar al conocimiento de S. E. el Presidente de la República esta noticia y los sinceros votos que la comision hace por el feliz éxito de la empresa.

Dios guarde á US.— BERNARDO ROCA Y GARZON.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno y Obras Públicas.

Se dan las gracias á la Comision.

Lima, Noviembre 18 *de* 1869.

Señor D. Bernardo Roca y Garzon, Presidente de la Comision encargada de formular el proyecto de contrato del camino del Callao á la Oroya.

He tenido la honra de recibir el apreciable oficio de US. fecha de hoy, en que se sirve comunicarme que la comision que dignamente ha presidido US., ha terminado los trabajos que le encomendó el Gobierno, de formular el proyecto de contrato del ferrocarril del Callao á la Oroya, acompañándome en consecuencia todos los documentos relativos á dicho contrato.

Impuesto S. E. del resultado de este encargo que confió al patriotismo de US. y al de los señores que han formado dicha comision, me ha ordenado dar á US. y á los demas miembros las debidas gracias por el importante servicio que han prestado al pais y que será recompensado con la satisfaccion de haber contribuido con el contingente de sus luces, á la realizacion de la colosal obra que el Gobierno se ha propuesto implantar; y yo me complazco en ser el órgano de tan justa manifestacion.

Dios guarde á US.—Firmado.— FRANCISCO DE P. SECADA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Autorizado el Supremo Gobierno por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 para contratar la construccion de ferrocarriles, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad, bien por cuenta del Estado, ó bien por empresa particular, garantizando en este último caso un interes que no exceda de 7 por ciento anual ni por mas tiempo que 25 años, y autorizado además especialmente por la ley de 15 de Enero último para el de Lima á Jauja, pudiendo emitir bonos con interes de 6 por ciento anual y 2 por ciento de fondo acumulativo para su amortizacion, con tal que los contratistas convengan en recibir los bonos á la par y en que la amortizacion principie á los 10 años; se expidió el decreto de convocatoria de 22 de Marzo publicado en el número 71, tomo 56 de *El Peruano*, y en él se pidieron propuestas cerradas sobre las bases que detalla para construir, del Ferrocarril Central Trasandino, la seccion del Callao y Lima á la Oroya, cuyos estudios y trazo estaban concluidos.

Han presentado sus propuestas D. Enrique Meiggs, D. Teodoro Christian y D. Manuel Montero.

Meiggs ofrece construir el ferrocarril por cuenta del Estado.

Christian ha hecho en resúmen tres propuestas: 1ª para construir la obra por cuenta de una sociedad anónima si el Gobierno garantiza 7 por ciento de intereses; otra para hacerlo por cuenta del Estado á cambio de obligaciones; y la última, que será tambien por cuenta de la sociedad anónima y garantido por el Gobierno el interes de 7 por ciento, reune además la circunstancia de deber el Gobierno franquearle cierta cantidad en obligaciones y en bonos.

Montero ha presentado detalladas tres propuestas para construir el ferrocarril: ó por cuenta de una sociedad, protegiéndola el Gobier-

no con cierta cantidad de bonos: ó por cuenta de la misma sociedad con garantía fiscal de un interes de 7 por ciento, ó por cuenta del Gobierno pagándose el precio en metálico.

La Comision de ingenieros y la de comerciantes han encontrado ser las menos atendibles las propuestas de Christian, y conviene examinar si en ello han tenido razon.

La primera propuesta de Christian que es para el ferrocarril por cuenta de su sociedad, garantizándosele por el Gobierno un interes de 7 por ciento sobre el capital de 24.000,000 de soles que necesita para la obra, no limita ni á tiempo determinado la garantía, ni indica de modo alguno los casos en que antes de vencido ese tiempo, podia extinguirse esta responsabilidad fiscal. Tal como se encuentra la cláusula única de esta primera propuesta, el Estado deberá pagar la garantía del 7 por ciento perpetuamente, mientras no llegue á producir ese interes, sea cual fuere el número de años; y aun cuando se presuma que debe entenderse restringida á los veinticinco años de la ley, resultará que aun dentro de ese término si la línea llegase alguna vez á dar un provecho mayor, jamas el Estado quedará libre de volver á sufrir esa responsabilidad, si es que decae otra vez el interes á menos de 7 por ciento; ni despues cuando produzca cualquier mayor interes, nunca el fisco se reembolsará de sus anteriores erogaciones. Semejante propuesta no está arreglada á la ley ni á los principios invariablemente guardados en todos los contratos con garantía de intereses.

Estas circunstancias aun cuando, como han dicho fundadamente ambas comisiones, no fuera preferible el sistema de construir esta obra por cuenta del Estado, pagándose su precio en bonos con sujecion al artículo 2º de la ley de 15 de Enero último, bastaria para no aceptar la mencionada primera propuesta de Christian; aparte de que, segun ha notado igualmente la Comision segunda, es mas gravoso al Estado pagar 7 por ciento sobre 24.000,000, que 6 por ciento sobre 27.600,000.

La segunda propuesta de Christian es para hacer la obra por cuenta del Estado que pagará el costo que ella demande, y además 10 por ciento por premio de construccion. En este caso la empresa franqueará los fondos á cambio de obligaciones que se negociarán por cuenta del Gobierno, y este abonará entre tanto por el numerario que ella adelante, un interes de 7 por ciento y una comision.

Aunque no se expresa en esta segunda propuesta cuál sea el costo de la obra, es natural calcular que si no podrá ser el fijado en el presupuesto, 27.600,000 soles, por exceder de los 24.000,000 designados por Christian en su primera propuesta, será esta misma cantidad; y de consiguiente deberá pagarse por el Estado, inclusive el precio de 10 por ciento, la suma de 26.400,000 soles.

Y como estos 26.400,000 soles se pagan con obligaciones, *negociables de cuenta del Estado*, falta saber, pues no se indica, si estas obligaciones contendrán algun interes, y cuál será este, y cómo y cuándo serán aquellas amortizadas. Si no contuviesen interes ninguno, no serian negociables. Suponiendo que el interes sea el 6 por ciento, pero sin fondo de amortizacion hasta despues de 10 años, segun la ley de 15 de Enero, puede calcularse que las obligaciones no se negociarán al tipo de 66 por ciento mas ó menos, pues que 7½ por ciento fué la base que fijó generalmente el Gobierno para los pagos con bonos del empréstito de 1865, los cuales tienen un fondo acumulativo de 5 por ciento para amortizacion á la par. Vendiéndose pues las obligaciones por cuenta del Estado, se necesitan 40.000,000 en papel para abonar los 26.400,000 soles; y además habrá que satisfacer á la

empresa otro interes de 7 por ciento y una comision sobre lo que adelante, mientras ó entre tanto se negocien las obligaciones.

Sin necesidad de otros comentarios se comprende que esta segunda propuesta de Christian es inmensamente onerosa al fisco y no está sujeta á la ley de 15 de Enero, que solo concede bonos á la par — y sin mas interes que el correspondiente á ellos.

La tercera propuesta de Christian es para hacer el ferrocarril por cuenta de su sociedad, pero con la garantía de 7 por ciento de interes que dará el Gobierno á la empresa, sobre 20.000,000 de soles en obligaciones, 13.000,000 en bonos, y poniendo la empresa el capital de 2.000,000 de soles.

Aunque se indica genéricamente que se adoptarán y regirán las cláusulas y condiciones del contrato celebrado para el ferrocarril de Pisco á Ica, no es fácil entender esta aplicacion desde que el Estado no ha hecho en aquel contrato mas que garantir el interes de 7 por ciento en las obligaciones que emite la compañía, ó en otros términos, se garantiza directamente á los tenedores de las obligaciones de la compañía el mismo interes de 7 por ciento que el Gobierno tiene garantido al ferrocarril.

Mas, sea lo que fuere, lo esencial consiste en que el Estado deberá franquear 33.000,000 en papeles de crédito y de ellos 20.000,000 serán obligaciones con interes de 7 por ciento y 13.000,000 en bonos del 6 por ciento para el ferrocarril que se construirá por cuenta y provecho de la sociedad de Christian que será la propietaria.

Se nota finalmente, que en ninguna de estas tres propuestas se expresa ni garantiza el modo de emplear efectivamente en la línea los valores que con este objeto se piden al Gobierno, ni cuándo ni cómo serán reembolsados al fisco los valores reembolsables. Y en cuanto al sistema de hacer la obra con garantía de interes, caso que se prefiera este sistema, lo propuesto por Christian es menos ventajoso que lo propuesto por Montero, pues que este pide igual garantía solo sobre el capital de 23.100,000 soles ó 900,000 menos que aquel, y deja el dominio de la línea al Estado, vencidos veinticuatro años.

Ha sido pues fundado el parecer de la Comision que ha estimado inadmisibles las propuestas de Christian.

De las tres propuestas de Montero, dos son para construir el ferrocarril de su cuenta y explotarlo con privilegio exclusivo por 24 años y en propiedad por 70; despues de los cuales será del dominio del Estado: la tercera propuesta es para construirlo por cuenta del erario.

Conforme á la primera, el Gobierno en proteccion á la empresa, le dará 10.500,000 soles en bonos, emitidos segun la ley del 15 de Enero último, con 6 por ciento de interes y 2 por ciento de amortizacion, pasados diez años; y garantizará el pago de obligaciones que ella (la empresa) ha de emitir, por 6.300,000 soles con 6 por ciento de interes y 2 por ciento de amortizacion. El servicio de estas obligaciones se hará por el Gobierno, pero con fondos oblados por la empresa desde tres meses antes, pudiendo ser esta ejecutada administrativamente en caso de falta. La empresa pondrá por capital 5.250,000 soles, con los que completará el costo del ferrocarril; es decir, que lo supone ascendente á 22.750,000 soles.

Con esta propuesta se grava el Estado únicamente con el 6 por ciento anual que se debe pagar por interes de los bonos. Pasados 10 años atenderá tambien á la amortizacion con 2 por ciento anual acumulativo. Para reembolsar al fisco del interes y amortizacion de sus bonos, se establecen dos medios: uno forzoso, que es la aplicacion del sobrante de los líquidos productos que rinda la línea des-

pues de cubrir el servicio de las obligaciones y un interes de 9 por ciento al año para el capital social; y otro voluntario á la empresa, la cual tendrá la facultad de poder cancelar en todo ó en parte el empréstito.

De esta propuesta resulta: 1º que el Estado pagará anualmente por intereses de sus bonos 630,000 soles, lo cual equivale á pagar una garantía de 7 por ciento sobre un capital de 9.000,000: 2º que para empezar á reembolsarse de estas erogaciones, así como de la futura amortizacion, se necesita que la línea produzca, despues de cubrir todos sus gastos, 1.228,000 soles que es la suma del servicio de las obligaciones y del interes del capital social; lo que exceda de esa produccion, se aplicará al Estado. Si este segundo resultado manifiesta que será remoto el reembolso, se ve por el primero, que es considerablemente económico para el fisco. Solo se necesita que se den las seguridades suficientes para la construccion de la obra y para su conservacion, porque no basta la fianza ofrecida de 500,000 soles para resguardar los 3.150,000 soles que adelantados ha de recibir la empresa en las 600,000 £ en bonos que se venderán únicamente segun la cláusula 13; ni para resguardar la garantía que desde luego presta el Gobierno en las obligaciones, valor de 6.300,000 soles, cuyo servicio es de 756,000 soles al año. Cierto es que la empresa se obliga á poner el capital social de 5.250,000 soles, pero no se ha dicho tampoco que lo constituirá antes de que el Gobierno contraiga aquellas responsabilidades.

En esta contrata no son admisibles, y deben tenerse por no puestas como contrarias á la ley, las condiciones indicadas en los artículos 11 y 25: aquella porque la adjudicacion de las minas está sujeta á las formalidades y límites que se prescriben en las ordenanzas de minería, y no puede concederse la propiedad de cuanto se descubriese; y la otra, porque conceder la preferencia que se solicita para todos los ferrocarriles que en adelante se construyan desde la Oroya, no es potestativo del Gobierno ni arreglado á la ley de 8 de Noviembre de 1864, segun la cual se ha de aceptar la propuesta que sea mas ventajosa, y estipular con ese proponente la construccion del ferrocarril como mas convenga á los intereses generales de la nacion y del fisco.

Se echa tambien de menos en esta primera propuesta la cláusula necesaria y acostumbrada en todas las contratas de este género: despues del art. 12 en que se ha fijado el máximun de la tarifa, debe establecerse que la tarifa será sometida al Gobierno sin cuya aprobacion no regirá. Esto es indispensable, para que no suceda que la conduccion de una tonelada desde el Callao hasta la Oroya, cueste mas que trayéndola de Europa.

Llenado este vacío, y el de las seguridades que faltan para cautelar los intereses del Estado, así como eliminados los artículos 11 y 25, esta propuesta es esencialmente la mas económica y preferible.

En la segunda propuesta, Montero pide una garantía por 24 años de un interes de 7 por ciento sobre el capital de 4.400,000 £, ó sea sobre 23.100,000 soles. Siendo este capital menor que el de 27.600,000 soles á que asciende el presupuesto y aquella garantía la permitida por la ley de 8 de Noviembre de 1864, caso de darse la preferencia al sistema de garantía de interes, sería admisible esta propuesta, eliminados los artículos 11 y 25 y adicionado el 12, por las razones anteriormente expuestas, si no fuera mas económica para el Estado la propuesta primera, de la cual resulta en último análisis solo una responsablidad que equivale á la garantía de 7 por ciento sobre 9.000,000 de soles. Verdad es que la garantía de la segunda propuesta es

Habrá lugar á la misma cancelacion del contrato por decreto del Gobierno, si el contratista tuviese en suspenso el trabajo de la obra durante tres meses, salvo que lo impidan casos fortuitos ó de fuerza mayor.

En cualquiera de estos casos de caducidad del contrato, el Gobierno solamente estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada con los debidos materiales, y de ningun modo la imperfecta, ni los materiales, ni gastos que no se hubiesen invertido en aquella; y el empresario quedará responsable á indemnizar los daños y perjuicios que causare con su falta.

6ª

Que la línea con todas sus dependencias y expedita para el servicio público será entregada dentro de 6 años, contados desde que pasen 40 dias de firmada la escritura.

7ª

Que á este plazo de 6 años naturales solo podrá aumentarse el tiempo que hubiese estado suspendida la obra por casos fortuitos, ó por fuerza mayor ó por la imposibilidad de adquirir los terrenos absolutamente necesarios, sean del Estado, de alguna corporacion ó de particulares; con tal que todos estos casos de suspension se hubiesen acreditado oportuna y legalmente.

8ª

Que el empresario asegure y garantice la obra para durante tres años despues de concluida y entregada al Gobierno.

En esos tres años el empresario reparará á su costa los daños y deterioros procedentes de haberse empleado materiales de mala calidad, ó de vicio ó defecto en la ejecucion de la obra; —pero no los motivados por el uso natural de la via ni por casos fortuitos ó de fuerza mayor.

El tiempo empleado en la reparaciones obligatorias al contratista, ó miéntras se halle suspenso el uso de la via por los defectos que aquel está obligado á reparar, no se comprende en los tres años de garantía.

9ª

Que si el Gobierno tuviese por mas conveniente recibir la línea por secciones, el empresario estará obligado á entregarlas; y en tal caso, el tiempo de la garantía correrá parcialmente para cada seccion entregada; y el empresario podrá usar gratuitamente de las secciones entregadas para conducir con destino á la obra pendiente, materiales, máquinas, herramientas, víveres, trabajadores y empleados.

10ª

Que la entrega de la línea ó de las secciones se hará en presencia del contratista, del ingeniero en jefe de la obra, del ingeniero inspector y del superintendente, ingenieros ó comisionados que el Gobierno nombre; prévia certificacion del ingeniero en jefe de la obra, visada por el inspector, que presentará el contratista para acreditar que la obra se halla enteramente concluida y expedita para el servicio. Del exámen que se practique determinadamente al tiempo de la entrega se extenderá y firmará la respectiva acta; y si estuvieren cumplidas todas las condiciones estipuladas, se dará en la misma acta por recibida la obra.

11ª

Que el empresario podrá introducir trabajadores del exterior, cuyas contratas serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes de la República. El Gobierno interpondrá su autoridad para que se cumplan siempre que fuere necesario.

Los agentes diplómaticos ó consulares del Perú que intervengan en dichas contratas no exigirán mas

mente estas dos condiciones, por ser expresas en la ley de 15 de Enero último que ha servido de base á la convocatoria de 22 de Marzo, porque en la cláusula 14 de la propuesta, al hablar de las diversas cantidades que han de pagársele, y porque no hay indicacion alguna ni aun indirecta que dé motivo á suponer que rehusa las explícitas condiciones de la ley, como las ha rehusado Christian con la clara advertencia de deber negociarse los bonos de cuenta del Gobierno.

Si es conveniente que al celebrarse el contrato se repitan textualmente las palabras de la ley, de esa conveniencia no se colige que no haya propuestas para decidir entre los concurrentes cuál merezca la preferencia, á fin de ajustar con él todas las cláusulas que mas convengan, ni que sea necesaria nueva convocatoria. En esta parte es atendible la oposicion que Meiggs y Montero han hecho á la idea de nueva convocatoria insinuada por la comision redactora de la minuta del contrato.

Llenadas las bases principales, debe declararse quién es preferible entre los proponentes: ese tendrá el derecho de contratar, sin que esto obligue al Gobierno á aceptar las demas condiciones que se hayan propuesto sin ser de las bases esenciales de la convocatoria, ni que pueda introducirse otras que alteren la relacion comparativa en que se fundó la justa postergacion de los demas pretendientes.

En igual sistema de construir el ferrocarril por cuenta del Estado, siendo el precio pagadero en bonos, es evidente la ventaja que ofrece Meiggs recibiendo 27.600,000 soles comparando su propuesta con la única de esta clase que es la segunda de Christian, de la cual resulta un precio de 40.000,000 en bonos, fuera de 7 por ciento y una comision por adelantos.

Aunque de diverso sistema, la propuesta Meiggs y la primera propuesta Montero, aquella para hacer el ferrocarril por cuenta del Estado á precio de 27.600,000 soles en bonos de 6 por ciento, y esta para hacerlo de cuenta de la empresa, recibiendo en proteccion 10.500,000 soles en dichos bonos, reembolsables con los productos de la línea, la que pasará tambien al dominio del Estado á los 94 años; es mas económica la de Montero, si este garantiza la construccion y conservacion de la obra y si se llenan las demas condiciones antes referidas al examinar esa propuesta. Sin estos requisitos no cabe comparacion favorable á Montero, pues el fisco quedaria expuesto á gravarse con 16.800,000 soles en bonos y obligaciones de 5 por ciento por favorecer una negociacion particular.

Entre el sistema de pagar veintisiete millones seiscientos mil soles en bonos del 6 por ciento á fin de adquirir inmediatamente en pleno dominio para el Estado el ferrocarril, ó pagar por veinticinco años la garantía del 7 por ciento sobre 23.100,000 soles, como propone Montero, ó sobre 24.000,000, como propone Christian, para que el ferrocarril sea de propiedad particular, es indudablemente preferible el pago con bonos para adquirir esta propiedad nacional, porque á mas de ser menos gravoso, desde luego, es para lo futuro de inmensa importancia política y económica, como el centro de la comunicacion férrea con todos los lugares de las ricas producciones trasandinas. Las apreciaciones que las comisiones han hecho sobre esta cuestion, confirman esta verdad.

De consiguiente, la propuesta de D. Enrique Meiggs es preferible sin mas excepcion que la expresada en el caso de que D. Manuel Montero ponga á salvo las graves responsabilidades fiscales, y consienta en lo demas referido acerca de su primera propuesta.

Para el caso de que Montero no llene aquellos requisitos indispensables, es aceptable la propuesta de Meiggs.

Conviene examinar con este fin cuál sería el precio máximo y cuáles las condiciones que podrían estipularse.

La comision partiendo de la propuesta en que Montero pide quince millones setecientos cincuenta mil soles en efectivo, considera que no sería exajerado el precio máximo de 22.500,000 soles en bonos; porque supone que siendo del 6 por ciento el interes, no se coticen á menos de 75 por ciento; puesto que los de 1865 que ganaban 5 por ciento de interes se expendieron al 83½ por ciento. Rectificando los hechos para evitar equivocaciones en los cálculos, debe recordarse: que aun cuando la emision de 1865 se hizo al 83½, no pudo sostenerse ese precio y tuvo el Gobierno que fijar por regla general en sus pagos con bonos el tipo de 71½: que á ese papel se le asignó desde su orígen 5 por ciento de fondo acumulativo para su inmediata amortizacion á la par: que los nuevos bonos de ferrocarriles carecen de amortizacion en los primeros 10 años, y solo tendrán despues de esa época el 2 por ciento: que el expendio de los bonos de ferrocarriles ha de hacerse antes de que llegue la época de que tengan 2 por ciento de amortizacion; y que estos bonos entran en circulacion cuando hay en el mercado mayor cantidad de papel flotante que en 1865.

De las precedentes circunstancias puede deducirse que los nuevos bonos sin amortizacion hasta despues de 10 años, se cotizarán mas ó menos con una diferencia igual al fondo de amortizacion que tuvieron en 1865 y no tienen los actuales, y que su tipo mas probable será de 66 por ciento. De esta observacion resulta que los veintidos y medio millones en bonos al tipo supuesto de 75 por ciento equivalen á 25.568,181 soles al tipo de 66.

Para no tomar como indudable punto de partida en cuanto al precio efectivo, los tres millones de libras que propuso Montero, hay lo siguiente: que el mismo Montero ha representado que en esa cantidad no se incluye el costo de arquería, muros de retencion y otras obras; que el ingeniero en jefe de la obra fijó en su presupuesto 27.600,000 soles como valor efectivo; que los ingenieros del Estado, que salvan su responsabilidad, por no haber ellos practicado los cálculos sobre el terreno, convienen en el mismo precio del presupuesto, refiriéndose á los planos y perfiles, y solo á ese respecto el de ciertas partidas: observaciones sobre las cuales debe rebajarse de este precio efectivo 743,600 soles; y que los propios ingenieros del Estado han calificado de imposible que pudiera construirse este ferrocarril con el gasto de tres millones de libras.

Preciso es advertir que entre estas observaciones se encuentra la de ser recargado el precio de las locomotoras como un exceso de 8 á 10 mil; y en efecto visto el otro presupuesto formado al mismo tiempo para el ferrocarril de Puno á Arequipa, queda comprobada la exactitud de la observacion.

Entre estos dos presupuestos se notan otras diferencias que V. E. se servirá mandar rectificar fijándose, en uno y otro, el precio menor que de ellos aparezca, porque no puede haber precios distintos en lo que es igual en el tiempo de su adquisicion, en cantidad, calidad y procedencia, sin incluir los costos de conduccion que están separadamente calculados.

Dado un presupuesto tan exacto como es posible, contando el Estado con ingenieros á quienes la ley impone el deber de examinar los estudios de la línea y su costo, no puede dudarse que será palmariamente ventajoso, y admisible por regla general, construir ferrocarriles por cuenta del Gobierno, pagando *en bonos* la misma cantidad que *en efectivo* señalare el presupuesto.

Sobre las bases que se dejan

expuestas, podrá contratarse con Meiggs la construccion de este ferrocarril del Callao á la Oroya, por el menor precio en que se convenga, bajando de la cantidad que él ha exigido en su propuesta.

No debe aumentarse este precio, como pide Meiggs en la cláusula 16, por obras de seguridad, solidez y perfeccion no consideradas en el presupuesto, porque con el fin de atender á los gastos imprevistos está designada especialmente una partida de 2.050,000 soles.

Examinadas las cláusulas propuestas por el empresario y las que ha formulado la comision en el proyecto de contrato para construir este ferrocarril del Callao y Lima á la Oroya: examinadas igualmente las propuestas para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, así como el proyecto presentado por su respectiva comision; el Fiscal cumpliendo con lo prevenido por el señor Ministro de Gobierno en 26 de Noviembre próximo pasado, que es uniformar las bases indicadas por las dos comisiones, á fin de que puedan realizarse ambas obras con íntimas relaciones en los términos del contrato, dice: que el objeto esencial de cada una de las cláusulas debe ser el siguiente:

1ª

Que el empresario por sí y por sus legítimos representantes se obligue á construir la obra sujetándose al trazo definitivo que queda aprobado y sellado.

2ª

Que cumplirá todas las prescripciones contenidas en el supremo decreto de convocatoria.

NOTA.—Como la empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao reclamó del artículo 5º de las prevenciones principales de dicha convocatoria, en la parte que se permite, durante su privilegio, el tráfico directo entre el Callao y las demas estaciones de la línea á la Oroya, pero pasando por Lima; el Fiscal reproduce el dictámen que sobre esta cuestion emitió en 12 de Julio último (*).

3ª

Que los materiales serán de la mejor calidad á satisfaccion de los comisionados que el Gobierno nombre, quedando desde entónces libre de responsabilidad el empresario, ménos en el caso de que se empleen en la obra otros materiales que no sean los calificados.

Los trabajos y obras se harán á satisfaccion del ingeniero inspector que el Gobierno nombre.

4ª

Que el empresario se obliga á adoptar y ejecutar las alteraciones que, con el fin de mejorar la línea, se decretaren por el Gobierno á peticion del ingeniero inspector; y si por causa de estas alteraciones resultare ahorro ó aumento en el precio estipulado, tal diferencia avaluada ántes de ejecutar la alteracion, se rebajará ó adicionará proporcionalmente al precio.

5ª

Que si los materiales empleados no fueren los que se calificaron como de la mejor calidad, ó si la obra no se ejecutase conforme á lo prescrito en las cláusulas 1ª, 2ª y 4ª, ó si hubiere imperfecciones en la ejecucion, deberá el empresario, requerido por el ingeniero inspector, poner el remedio que corresponda, ó expondrá inmediatamente las fundadas razones que tenga para justificar su procedimiento. En este último caso se decidirá esta cuestion técnica por medio de árbitros ingenieros.

Esa decision será obligatoria al empresario, cuya excusa ó negativa para su inmediato cumplimiento, será bastante para que el Gobierno decrete la cancelacion del contrato.

(*) Véase el Ferrocarril de Lima al Callao.

rior, para la introduccion de pólvora de minas ú otra materia explosiva, si la fábrica de pólvora del Estado no pudiere suministrar la que se necesite para los trabajos del ferrocarril, pagando su valor el contratista.

Si por insuficiencia de la fábrica del Estado, quisiere el contratista elaborar la pólvora de minas ú otra materia explosiva para emplearla exclusivamente en el trabajo del ferrocarril, podrá el Gobierno autorizarlo, prévio el otorgamiento de fianzas y demas seguridades que estimase preciso establecer.

20ª

Que por precio total de la construccion de la via con todos sus edificios y dependencias provistas conforme á las especificaciones de este contrato y expeditas para el servicio, el Gobierno pagará á D. .....la cantidad de..... ....soles en bonos emitidos con arreglo á la ley de 15 de Enero último, siendo su interes el 6 por ciento anual y su fondo de amortizacion acumulativo el 2 por ciento que principiará á los diez años de la emision. El contratista D..... ..... recibirá estos bonos á la par.

21ª

Que dichos bonos tendrán por garantía especial el valor y productos del ferrocarril, objeto de este contrato, y además por garantía general los bienes y rentas nacionales.

22ª

Que la redaccion y forma de los bonos cuya fecha será la de este contrato, sus séries y demas condiciones, pago semestral de intereses y amortizacion á la par por cada seis meses, se fijarán por un decreto especial del Gobierno.

Esto no obsta para que el Gobierno, de acuerdo con los tenedores, haga amortizaciones extraordinarias, convencionalmente.

23ª

Que á los seis meses de firmada la escritura de este contrato, quedarán depositados los bonos, por la suma de.....soles en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

24ª

(Esta cláusula sobre el *modo de pagar el precio*, será la *vigésima* de las que ha formulado la Comision en el proyecto de contrato del ferrocarril de Arequipa á Puno; entendiéndose que no será la Direccion General de Hacienda ya suprimida, la que gire las obligaciones provisionales, sino la Direccion de Contabilidad. Dicho proyecto se ha publicado en *El Peruano* de 25 de Noviembre próximo pasado, que se agregará á este expediente.)

25ª

(Sobre *multa por demora del contratista*—será la primera parte de la *vigésimocuarta* del indicado proyecto. Se suprime la segunda parte, porque como ha dicho bien la Camision de este ferrocarril de la Oroya, el plazo convenido para la construccion, es el mas largo que ha pedido el contratista.)

26ª

(Sobre *entrega de bonos á cambio de certificados de pagos*,—será la *vigésimotercera* del referido proyecto.)

27ª

(Sobre la *cuenta que debe llevar el depositario de los bonos*, entre el Gobierno y el *respectivo* contratista, —será la cláusula *vigésimosegunda* del mencionado proyecto.)

28ª

(Sobre *compra potestativa de materiales sobrantes*—será la *vigésimoquinta* del antedicho proyecto.)

29ª

(Sobre *depósito en la Caja Fiscal*

de Lima hasta un millon de soles por garantía—será la *vigésimosexta* del mismo proyecto.)

30ª

(Sobre *indemnizaciones y multas pagaderas por el contratista*—será la *vigésimosétima* del proyecto citado.)

31ª

(Sobre *las jurisdicciones de los tribunales para las cuestiones que se susciten*, será la *vigésimooctava* del proyecto.)

32ª

(Sobre *que los derechos y obligaciones no se suspenden ni extinguen por enfermedad ó muerte del contratista*—será la *vigésimonovena* del mismo.)

33ª

(Sobre *no ser trasferible el contrato sin acuerdo del Gobierno*—será la *tregésima* de id.)

34ª

(Sobre *no causar derechos de timbres la contrata de esta obra por cuenta del Estado*—será la *trigésimoprimera* de id.)

En resúmen: debe hacerse en el presupuesto la rectificacion que se indica. Es preferible entre las propuestas presentadas, la de D. Manuel Montero para construir por empresa particular el ferrocarril del Callao y Lima á la Oroya si se llenan las condiciones referentes á ellas, que son indispensables.

Para el caso de no llenarse esas condiciones, es preferible la propuesta de D. Enrique Meiggs para construirlo por cuenta del Estado, rebajándose el precio pagadero en bonos, y acordándose las cláusulas que quedan enumeradas.

Lima, á 13 de Diciembre de 1869. —URETA.

D. Enrique Meiggs acepta bajo otras bases.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs como mejor proceda en derecho digo: Que he examinado el expediente relativo al Ferrocarril Central Trasandino, y estudiado maduramente las cláusulas del contrato formuladas por la Comision de comerciantes y rectificadas por el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema, y en esa virtud hago presente á V. E. que acepto bajo las bases siguientes:

Cláusula 1ª D. Enrique Meiggs, por sí y sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir la seccion del Ferrocarril Central Trasandino, comprendida entre el Callao y Lima á la Oroya, con sujecion al trazo y planos hechos por el ingeniero en jefe don Ernesto Malinowski, con la intervencion del ingeniero del Estado D. Pedro Marzo, los cuales han sido ya aprobados y quedarán archivados y sellados en el Ministerio del ramo.

2ª El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en las bases publicadas en *El Peruano* número 113 del 19 de Mayo último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura. (*)

3ª Todos los materiales que se empleen en la via, serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto. El Gobierno nombrará ademas de su cargo y cuenta uno ó mas comisionados especiales, encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectuen las compras y antes de su remision al punto de su destino. El certificado de su aprobacion que en ese caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con

(*) Las bases están en la pág. 106 de este tomo.

el fin de mejorarla, todas las alteraciones, que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por un decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 19 como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª, ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiere alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si este no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de fuerza mayor, ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados y el contratista está en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea, con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público en el término de seis años, que empezarán á correr y contarse á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la construccion de la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra, hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa; pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor expresados en la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la línea por secciones, estará el empresario obligado á entregarla de ese modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que los empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste

hallarse realizadas las condiciones del contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público; extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrare, serán válidas y obligatorias, en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podran en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13. El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril y todas sus dependencias, así como tambien para la construccion temporal de viviendas y proveedurías para empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase ademas algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion, por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

15. Queda obligado igualmente el Gobierno á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas á que se refieren, al dominio y uso del Estado.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la línea.

18. Serán libres de importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato los artículos siguientes—1º máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras; 2º víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales: carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garvanzos, alberjas, frangollo, huecillo, galletas y harina; 3º toda especie de forraje para bestias, como avena, cebada, pasto seco etc.; y 4º la pólvora de minas ú otra cualquiera materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriere. Si el contratista quisiere fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiera el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que estimase preciso establecer. Queda asimismo estipulado que el contratista dará la preferencia á la fábrica del Estado, siempre que esta pueda suministrarle en las cantidades necesarias la pólvora de minas, siendo de igual calidad y al mismo precio que á este le costaría la importada, puesta en el Callao.

El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exigencias de la obra; reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19. El Supremo Gobierno de la República se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs, ó á sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion de la seccion del Ferrocarril Central Trasandino, comprendida entre el Callao, Lima y la Oroya, es decir, por la via ferrea con todos sus edificios y dependencias, provista y equipada de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de veinte y siete millones seiscientos mil soles, ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectue la emision, en bonos emisibles, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interes al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

20. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú y por un apoderado del contratista.

La emision de los bonos podrá tener lugar en el Perú, Londres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

21. El Gobierno, de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, series, hipoteca y garantías, cambios y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

22. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y meteriales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados, que el Gobierno nombre, será abonado en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á su legítimo representante en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno de acuerdo con el contratista, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso en que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren dentro del territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieren para compras de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes con-

tratantes, la suma de siete millones de soles, en obligaciones provisionales giradas por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interés al año.

Estas obligaciones servirán de suficiente título para cambiar á la par los bonos en las plazas, donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en obligaciones provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega, en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario.

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y cuyo importe esté en justa proporcion con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de las obligaciones de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

23. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril entre el Callao y Lima á la Oroya y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiere en su favor; y si resultare en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

24. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima, entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen, desde la fecha de los referidos certificados.

25. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, hérramientas ú otros cualesquiera materiales ó útiles, de que el Gobierno puede tener necesidad para el uso y servicio de la linea, puede el Gobierno comprarlos por el costo segun factura y segun el estado en que se encuentren.

26. El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato dejará en depósito en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos, hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto por dichos bonos depositados el respectivo interes.

27. De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupa la cláusula 5ª

28. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas, ó los que legítimamente representen sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios, que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

29. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que im-

El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exigencias de la obra; reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19. El Supremo Gobierno de la República se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs, ó á sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion de la seccion del Ferrocarril Central Trasandino, comprendida entre el Callao, Lima y la Oroya, es decir, por la via ferrea con todos sus edificios y dependencias, provista y equipada de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de veinte y siete millones seiscientos mil soles, ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectue la emision, en bonos emisibles, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interes al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

20. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú y por un apoderado del contratista.

La emision de los bonos podrá tener lugar en el Perú, Londres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses desdues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

21. El Gobierno, de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, series, hipoteca y garantías, cambios y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

22. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y meteriales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados, que el Gobierno nombre, será abonado en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á su legítimo representante en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno de acuerdo con el contratista, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso en que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren dentro del territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieron para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes con-

6º El radio mínimo de las curvas será de doscientos metros y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros.

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

8º En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la provencion que menciona el artículo 2º E.

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce, amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando ménos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. *(Fish plates suspended joints.)*

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura, y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. *Estaciones.*

(A) Estaciones del Callao.

I. La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion destinada para la carga.

II. La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio denominado el Castillo del Sol y su edificio contendrá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase, y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que salen y para los que llegan.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase.

7º Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estacion y su familia.

8º Tres habitaciones de dos piezas cada una, para los empleados.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros.

11. Una vereda de ochenta metros, cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua á los rieles.

12. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

III. La estacion mercantil estará establecida en el sitio que en tiempo oportuno designe el Gobierno y comprenderá:

1º Un edificio para carga, con

departamentos separados para recibir y entregar, las oficinas de servicio y las balanzas necesarias y un departamento de seis piezas y cocina para el administrador de la estacion y su familia, así como tres habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo ménos diez locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para composturas de locomotoras con todos los útiles y las máquinas necesarias y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con veinte viviendas para los carpinteros.

5º Un corral para carbon y leña.

6º Dos tanques de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

8º Una tornamesa de 15 metros (15 m. 00) de diámetro.

9º Ramada para 50 carros.

10. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(B) Estaciones de Lima.

I. La estacion para los pasajeros y sus equipajes quedará lo mismo que en el Callao separada de la estacion destinada para la carga.

II. La estacion para pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio que para ella designe el Gobierno, en la caja del rio con entrada por la cuadra denominada de Polvos Azules. La comunicacion entre la calle y las veredas de embarque se hará por medio de escaleras espaciosas, y llenará por lo demas las mismas condiciones que las especificadas para la estacion de pasajeros en el Callao. Si el sitio lo permite, contendrá tambien un salon amueblado para el Directorio con oficinas para la secretaría y el archivo; en caso contrario, dichas dependencias formarán parte de la estacion destinada para la carga.

III. La estacion mercantil estará establecida en el sitio denominado Monserrate, utilizando para ella los terrenos de dominio público, y comprenderá:

1º Un edificio para carga como en la del Callao.

2º Un edificio para acomodar cuatro locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros, con los útiles y las maquinarias necesarias, y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

4º Un corral para carbon y leña.

5º Un tanque de fierro batido, análogo á los de la estacion del Callao.

6º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

7º Una tornamesa de quince metros (15 m. 00) de diámetro.

8º Una ramada para treinta carros.

9º Un embarcadero en ranfla para bestias.

(C) Estacion de San Pedro Mama.

En San Pedro Mama, las estaciones para pasajeros y para carga estarán reunidas y comprenderán:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera clase y de segunda clase.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Una oficina igualmente para recibir y entregar las cargas.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion y su familia.

6º El radio mínimo de las curvas será de doscientos metros y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros.

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

8º En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la provencion que menciona el artículo 2º E.

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce, amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando ménos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. *(Fish plates suspended joints.)*

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura, y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. *Estaciones.*

(A) Estaciones del Callao.

I. La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion destinada para la carga.

II. La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio denominado el Castillo del Sol y su edificio contendrá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase, y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que salen y para los que llegan.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase.

7º Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estacion y su familia.

8º Tres habitaciones de dos piezas cada una, para los empleados.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros.

11. Una vereda de ochenta metros, cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua á los rieles.

12. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

III. La estacion mercantil estará establecida en el sitio que en tiempo oportuno designe el Gobierno y comprenderá:

1º Un edificio para carga, con

departamentos separados para recibir y entregar, las oficinas de servicio y las balanzas necesarias y un departamento de seis piezas y cocina para el administrador de la estacion y su familia, así como tres habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo ménos diez locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para composturas de locomotoras con todos los útiles y las máquinas necesarias y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con veinte viviendas para los carpinteros.

5º Un corral para carbon y leña.

6º Dos tanques de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

8º Una tornamesa de 15 metros (15 m. 00) de diámetro.

9º Ramada para 50 carros.

10. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(B) Estaciones de Lima.

I. La estacion para los pasajeros y sus equipajes quedará lo mismo que en el Callao separada de la estacion destinada para la carga.

II. La estacion para pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio que para ella designe el Gobierno, en la caja del rio con entrada por la cuadra denominada de Polvos Azules. La comunicacion entre la calle y las veredas de embarque se hará por medio de escaleras espaciosas, y llenará por lo demas las mismas condiciones que las especificadas para la estacion de pasajeros en el Callao. Si el sitio lo permite, contendrá tambien un salon amueblado para el Directorio con oficinas para la secretaría y el archivo; en caso contrario, dichas dependencias formarán parte de la estacion destinada para la carga.

III. La estacion mercantil estará establecida en el sitio denominado Monserrate, utilizando para ella los terrenos de dominio público, y comprenderá:

1º Un edificio para carga como en la del Callao.

2º Un edificio para acomodar cuatro locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros, con los útiles y las maquinarias necesarias, y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

4º Un corral para carbon y leña.

5º Un tanque de fierro batido, análogo á los de la estacion del Callao.

6º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

7º Una tornamesa de quince metros (15 m. 00) de diámetro.

8º Una ramada para treinta carros.

9º Un embarcadero en ranfla para bestias.

(C) Estacion de San Pedro Mama.

En San Pedro Mama, las estaciones para pasajeros y para carga estarán reunidas y comprenderán

1º Salones amueblados para pasajeros de primera clase y de segunda clase.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Una oficina igualmente para recibir y entregar las cargas.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion y su familia.

8º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el ingeniero residente.

9º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

10. Dos departamentos aparentes para restaurant de primera y segunda clase.

11. Una oficina para el telégrafo.

12. Un edificio para acomodar cinco locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

13. Una vereda cubierta de treinta metros (30 m.) de largo.

14. Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros, con los útiles y maquinaria necesarios y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

15. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion del Callao.

16. Un corral para carbon y leña.

17. Una tornamesa de quince metros (15 m.) de diámetro.

18. Una ramada para diez carros.

19. Un embarcadero en ranfla para las bestias.

(D) Estacion de la Oroya.

La estacion de la Oroya estará combinada de modo que se pueda prestar al establecimiento posterior de ramales para el Cerro de Pasco, el valle de Chanchamayo y el valle de Huancayo, y comprenderá lo mismo que la estacion de San Pedro Mama, salvo que:

1º El edificio para acomodar las locomotoras podrá recibir hasta diez locomotoras.

2º La ramada será para treinta carros en lugar de diez.

3º El edificio para la compostura de las locomotoras con sus máquinas y útiles será como el del Callao.

(E) Habrá estaciones secundarias en los lugares siguientes:

1ª En Santa Clara.
2ª En Cocachacra.
3ª En Surco.
4ª En Matucana.
5ª En San Mateo, en la quebrada de Parac.
6ª En Anche, en la quebrada del rio Blanco.
7ª En Bellavista.
8ª En Casapalca, y
9ª En Jauly.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de primera y de segunda clase.

2º Una boletería con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para *bufete*.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda cubierta, de treinta metros (30 m.)

11. Una ramada para tres carros.

12. Una ramada para el carbon y la leña.

13. Un tanque como los del Callao.

14. Una tornamesa de quince metros (15 m.) de diámetro, salvo en Santa Clara y en Casapalca, donde no es necesaria.

15. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(F) Además de estos habrá cinco paraderos en los lugares que el Gobierno designe en tiempo oportuno. Cada paradero se compondrá de lo siguiente:

1º Una ramada de quince metros (15 m.) de largo por diez (10 m.) de fondo, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado ú otro hasta tener cuarenta metros (40 m.) de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D. *Material rodante.*

1º Diez locomotoras de primera clase, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de trece kilómetros por hora, sobre gradientes de cuatro por ciento, combinadas con curvas de trescientos metros (300 m.) de radio.

Diez locomotoras, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de treinta y cuatro kilómetros por hora sobre gradientes de uno y medio por ciento.

Dos locomotoras-ténder para el servicio de las estaciones de Lima y el Callao.

2º Veinte coches para pasajeros de primera clase con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán solamente para veinticuatro pasajeros cada uno y seis serán con lugares excusados.

Cuatro coches mixtos.

Veinte coches de segunda clase, seis de los que serán con lugares excusados.

3º Cien carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas cada uno, para conducir cuando menos diez toneladas de carga.

4º Treinta carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

5º Cincuenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

6º Diez carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

7º Cincuenta carros especiales para ganado.

8º Telégrafos de soga en los coches.

9º Las ruedas de toda clase han de ser de fierro fundido templado.

E. *Prevenciones generales.*

1ª Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2ª Los planos para puentes, estaciones, muros y en general para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos en que especialmente habria que emplear curvas de menos de doscientos metros (200 m.) de radio.

3ª El ingeniero inspector que nombre el Supremo Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4ª Los trabajos deberán comenzarse á los cuatro meses despues de celebrado el contrato, y la línea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Tesoro, caso de faltar, la garantía prestada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

5ª Entre la seccion del Callao y esta capital, no se podrá trasportar por la línea trasandina, pasajeros ni mercaderías, mientras subsista el privilegio que goza el ferrocarril de esta capital al Callao; no comprendiéndose en la anterior prohibicion el tráfico directo de pasajeros ó de carga entre el mencionado puerto del Callao y las demas estaciones de la línea ó vice-versa.

6ª El Gobierno aceptará la propuesta que sea mas conveniente, en vista de las garantías que ofrezcan los proponentes, para la mas pronta y segura realizacion de esta empresa, previniéndose que vencido el término de los cien dias durante los que deben de publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los proponentes.

Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Aviso oficial.

El término de los avisos que previene el anterior supremo decreto, se vence el 1º de Julio, y se previene que en dicho dia, á las dos

de la tarde, se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan hecho.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.— JOSÉ NAVARRO.

Los SS. Monteros no aceptan modificaciones.

Excmo. Señor.

Ramon Montero y hermanos proponentes para la construccion del ferrocarril del Callao y Lima á la Oroya, ante V. E. respetuosamente expongo: que para exponer lo conveniente con relacion á los puntos principales á que se contrae el señor Fiscal en su vista, V. E. se ha servido ordenar se me entregue el expediente.

Estudiado ese dictámen y comparándolo con los términos de nuestras propuestas, expongo lo que sigue: del celo y justificacion del señor Fiscal era lógico esperar que siendo efectivamente nuestras propuestas las mas favorables al Estado, las declarase preferibles; mas ese alto funcionario en su deseo de procurar las mayores ventajas posibles en provecho del fisco, opina que nuestra primera propuesta para construir el ferrocarril con proteccion del Gobierno, debe sufrir algunas modificaciones que no nos es posible aceptar.

Con efecto, Excmo. Señor, al proponer nosotros la construccion de la obra por un precio relativamente ínfimo, confiábamos en que lo que pudiéramos perder en los trabajos de la via, quedaria suficientemente compensado con los provechos probables que nos proporcionaria la aceptacion de las demas cláusulas. Me refiero justamente á las condiciones contenidas en los artículos 11 y 25 de nuestra primera propuesta, no obstante de que á nuestro modo de ver, no existe embarazo alguno legal para concederla.

Por la 11ª pedimos se nos concediese la propiedad, sin trámite alguno, de los minerales que se descubriesen en el trabajo con motivo de los trabajos de la via. Semejante concesion, en la cual nada perderia el Estado, nos es de todo punto indispensable como parte esencial de nuestra propuesta; pues ateniéndose la empresa á informaciones y estudios que ella mandó practicar, tiene fundadas esperanzas de que esa concesion habrá de contribuir á indemnizarla de las probables pérdidas en la construccion.

Digo lo mismo de la cláusula 25ª por la cual solicita la empresa el derecho de preferencia para los ferrocarriles que se construyan de la Oroya al interior. Esta concesion que sin motivo manifiesto, califica de contraria á la ley el señor Fiscal, ha sido otorgada en otros ferrocarriles é importa para la empresa una compensacion de sus trabajos y tal vez de sus pérdidas al construir por tan bajo precio la obra.

El señor Fiscal por sus muchas ocupaciones, no ha prestado quizas la suficiente atencion á nuestras propuestas, cuando asienta que por la primera nos comprometimos de una manera absoluta á hacer el servicio de las obligaciones que la empresa emita con la garantía del Gobierno. Bien claro dijimos en el artículo 14, que las obligaciones emisibles por la empresa, tendrian la garantía del Gobierno, *el cual haria el servicio de ellas.* Si posteriormente añadimos que la empresa pondria á disposicion del agente financiero del Perú la cantidad necesaria para hacer el servicio de dichas obligaciones tres meses antes de verificarse este compromiso que hoy mismo sostenemos, tiene íntima relacion con el artículo 17, por el cual los productos del camino se aplicarán de preferencia al servicio de las obligaciones. Concordando ambas cláusulas, fácil era comprender que el servicio de las obligaciones que con tres meses de anticipacion nos comprometimos á entregar al agente financiero, debia

sacarse de los primeros productos del ferrocarril, no de los capitales extraidos de los que formásemos la compañía.

Dijimos, pues, entonces y sostenemos ahora que del producto del ferrocarril se deducirá preferentemente lo necesario para hacer el servicio de las obligaciones. Por manera que, mientras el ferrocarril no produzca, el servicio lo hará el Gobierno, y desde que comiencen los productos, lo hará la empresa con dichos productos.

No se comprende, Excmo. Señor, cómo podria concebirse que la empresa hiciese con capitales extraños á los presupuestados, el servicio de dichas obligaciones, ni cómo una obra de este género pudiera hacerse con un préstamo en bonos de dos millones nominales de libras, que es lo que expone el señor Fiscal.

Resumiendo, Excmo. Señor, debo hacer presente que la empresa no acepta ni puede aceptar las modificaciones que propone el señor Fiscal — que sostiene sus propuestas tales como fueron hechas; y que siendo así con mucho preferibles á las otras presentadas, espero que V. E. se dignará aceptarlas.

Lima, Diciembre 17 de 1869.—Excmo. Señor.—RAMON MONTERO Y HERMANOS.

El señor Meiggs no acepta modificaciones.

Lima, Diciembre 17 de 1869.

Al Señor Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

He tenido el honor de recibir los expedientes relativos á los ferrocarriles trasandinos de la Oroya y Puno, y en cuyo último decreto se me ordena, que exponga lo que estime conveniente respecto á las cláusulas, que para el contrato definitivo de ambas líneas, se ha servido formular el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema. He examinado con profundo detenimiento el luminoso dictámen que precede á dichas cláusulas, y ruego á US. me permita hacer algunas observaciones sobre ciertos puntos, que han llamado la atencion del señor Fiscal y acerca de los cuales, con muy plausible celo, llama tambien la del Supremo Gobierno en guarda de los intereses de la Nacion.

Empezaré por la estipulacion relativa á la pólvora de minas.

US. no ignora, que en las grandes obras que van á emprenderse en los mencionados ferrocarriles, habrá muchas veces necesidad de emplear inmensas cantidades de pólvora, que si no se tienen á la mano en el momento preciso, irrogarán á la empresa, junto con una pérdida considerable de tiempo, la que es consiguiente á los crecidos desembolsos que demandaria el sostenimiento de millares de trabajadores durante ese mismo tiempo. Por esta razon, bajo todos aspectos irrefutable, no es posible dejar á la ventura la seguridad de tener siempre disponible en almacenes una cantidad de pólvora de minas correspondiente á los trabajos en via de ejecucion, sin exponerse á atrasos y perjuicios de grave consideracion para ambos contratantes. Sin embargo, al exponente le será muy grato y satisfactorio dar la preferencia á la fábrica del Estado, si esta se hallare en posibilidad de suministrarle en cantidad suficiente, pólvora de minas de igual calidad y al mismo precio que la que él puede conseguir en los mercados extranjeros. Hablando del ferrocarril de la Oroya, advierte el señor Fiscal, que entre este y el de Puno, se notan algunas diferencias tocante al precio de ciertos materiales. Si fuera fundada la suposicion del ilustrado señor Fiscal respecto á ser una misma la procedencia y calidad de los efectos, tendria razon sobrada para hacer tal observacion; pero respecto á las locomotoras, debo advertir lo siguiente. Las locomotoras-ténderes que figuran en el presupuesto de la Oroya por valor de 40,000 soles cada una, no son de la misma

clase que las que se enumeran en el ferrocarril de Puno. Las primeras son francesas y las segundas norte-americanas; y siendo aquellas de nueva invencion, y á juicio de muchos, superiores á las otras, se ha creido oportuno traer de ambas clases para hacer un experimento en una línea tan aparente como la de Jauja, á fin de poner en relieve el mérito positivo de ambas máquinas. Tan claro es esto, que en el mismo presupuesto de la Oroya figuran al lado de las francesas las locomotoras norte-americanas, avaluadas al mismo precio que las destinadas á la línea de Puno. Lo mismo debo observar respecto á la diferencia que se nota entre los coches, carros, tornillos y otros útiles destinados á ambos caminos. No es en los dos una misma, la capacidad que se ha tenido en cuenta al determinar su valor; y fácil me sería por otra parte, demostrar á US. con las facturas que tengo en mi poder concernientes al material comprado en los Estados Unidos para el ferrocarril de Mejía á Arequipa, que uno y otro presupuesto nada tienen de excesivos, y que las sumas que en ellos se asignan para gastos de material rodante y útiles necesarios para la plantificacion de la via, difícilmente cubrirán al contratista los costos que demanda su colocacion en el sitio de su destino.

Respecto á la deduccion de que partiendo de estas consideraciones, indica el señor Fiscal, me limitaré á añadir á lo ya expuesto, las siguientes consideraciones, cuya fuerza no puede ocultarse á la ilustrada penetracion del señor Ministro.

La escrupulosidad con que se han formulado los presupuestos primitivos, ha sido reconocida por las comisiones de ingenieros respectivas, y es incuestionable que la encargada de rectificar el de Puno no hubiera hecho la rebaja á que hace referencia el señor Fiscal, si hubiese tenido presente al verificar el exámen, además de los obstáculos naturales del terreno, el rigor del clima en la cumbre de los Andes, en donde precisamente habrán de ejecutarse las obras mas difíciles, la escasez absoluta de recursos de todo género, el alza de los jornales y sobre todo, las dificultades con que habrá de lucharse, segun se ha palpado en la via de Arequipa, para encontrar en el pais los millares de trabajadores y las facilidades indispensables para poder terminar, en el plazo estipulado, las obras de que se trata.

Por otra parte, si el contratista apoyado en la fé de la República y contando, para no ver defraudadas sus legítimas esperanzas con el poderoso auxilio del crédito de que goza el Perú en el extranjero, acepta sus bonos á la par y está dispuesto á correr el riesgo de su colocacion, riesgo cuyas consecuencias, como sabe US. muy bien, es imposible apreciar anticipadamente, pues nada es mas precario que el resultado de las cuestiones que se han de resolver en el campo mercantil; ¿seria justo, teniendo esto en consideracion, que se quisiera encerrar al contratista de buena fé, dentro del círculo de hierro de un presupuesto reducido á su mas ínfima expresion, cuando el mismo señor Fiscal, apoyado en razones irrefutables, estima dichos bonos al tipo de 66 por ciento, y cuando es sabido que el precio de los materiales y efectos comprados para el uso del camino, tienen que ser pagados al contado y en metálico?

En cuanto á la cláusula referente á la multa y prima por atraso ó adelanto en la entrega de la obra, me ha parecido conveniente suprimirla por inútil.

Réstame solo tratar la cuestion relativa á la administracion del ferrocarril de Mejía á Arequipa, y cuya conveniencia al Erario ha merecido la aprobacion de la comision financiera y del señor Fiscal. Sin creer que ella sea una carga para el contratista, debo sin em-

bargo, hacer algunas reflexiones, que aceptadas por el Supremo Gobierno, como es de esperarse de su ilustrada justificacion, asegurará de una manera equitativa los intereses de ambas partes contratantes, si, atendiendo á ellas, se digna sustituir el artículo 14 del proyecto de contrato presentado por la comision de comerciantes para la construccion del ferrocarril de Puno, por el que, en pliego separado, acompaño con esta nota.

US. debe considerar, que al hacerse el presupuesto de la línea trasandina, no se pudo calcular los gastos que esta estipulacion impondría al contratista. Por otra parte, las ventajas que adquiere el fisco, son notorias y evidentes. Primeramente se extiende de una manera indirecta la garantía de la línea de Arequipa, á mas del tiempo estipulado en el contrato respectivo, el que debe correr hasta la final conclusion y entrega del ferrocarril de Puno, puesto que, conforme á dicha cláusula, y en el caso de no ser admitida la que yo propongo en su lugar en mi adjunta representacion, quedo obligado á entregarla al Gobierno en el mismo estado en que la reciba, sin mas deterioro que el procedente del debido uso de la via. En cuanto al pago del arrendamiento en bonos, debe considerarse muy justo, tanto porque ellos representan dinero efectivo para ambos contratantes, cuanto porque de ese modo se ahorra el Gobierno los gastos y desembolsos en metálico, que ocasionaría al fisco el exacto servicio de dichos bonos. Y por último, sería una prueba ostensible é incontestable de que el ferrocarril de Mejía lejos de ser una negociacion ruinosa para el Estado, es una empresa que desde luego empieza á rendirle un producto bastante considerable á la Nacion, cuya importancia debe aumentarse necesariamente con la prolongacion de la línea hasta las orillas del Titicaca.

Sírvase US. poner en conocimiento de S. E. el Presidente las anteriores observaciones, asegurándole, que así como nada me sería mas honroso que inscribir mi nombre junto al suyo, tan preclaro ya, en la realizacion de estas dos grandiosas obras, tambien me hubiera sido sumamente satisfactorio haber podido acceder á las indicaciones del señor Fiscal, haciendo las deducciones que señala en su brillante informe.

Adjuntas acompaño dos representaciones, en las que he determinado las bases sobre las cuales aceptaría desde luego las contratas de los ferrocarriles de la Oroya y de Puno, y cuya aceptacion no dudo alcanzar del ilustrado celo y elevadas miras que animan á la administracion actual.

Con sentimientos de la mas distinguida consideracion y respeto, tengo la honra de suscribirme de de US., señor Ministro, atento S. S. —ENRIQUE MEIGGS.

Contrato.

Lima, [Diciembre 18 *de* 1869.

Vistas las propuestas presentadas por D. Enrique Meiggs, D. Teodoro Christian y D. José Manuel Montero, con el objeto de construir el Ferrocarril Trasandino, comprendido entre el Callao, Lima y la Oroya, y atendiendo á que en observancia de las prescripciones de la ley de 8 de Noviembre de 1864, la comision especial de ingenieros ha emitido su informe facultativo, aprobando los estudios que se han practicado y que deben de servir de base á la construccion de la mencionada via: que en el prolijo estudio y análisis comparativo, verificados por la comision de comerciantes acerca de las referidas propuestas, se ha consultado á la vez que la seguridad y economía para los intereses fiscales, las demas condiciones constitutivas del contrato: que el Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema, en su

detenido dictámen, manifiesta ser preferible una de las de Montero, para construir por empresa particular el mencionado camino, siempre que llene las condiciones indispensables establecidas por el Fiscal en su citada vista, ó endefecto de esta la de Meiggs para construirse por cuenta del Estado, siempre que este acepte las cláusulas que el mismo Fiscal establece con respecto á su propuesta, por cuyo motivo se ordenó poner en conocimiento de ambos proponentes el dictámen fiscal mencionado; y habiendo manifestado Montero no conformarse con las condiciones concernientes á su propuesta, y aceptando Meiggs las que le eran relativas, haciendo algunas aclaraciones en el pliego que ha presentado, el cual corre inserto en este expediente; ha llegado el caso de que el Gobierno, despues de llenadas todas las formalidades y trámites de la ley, y atendida la alta importancia de la obra que trata de ejecutarse, admita la propuesta que sea mas ventajosa; de conformidad con el dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema, y en virtud de la autorizacion que concede al Gobierno la ley especial de 13 de Enero último: se acepta la propuesta de D. Enrique Meiggs, con las modificaciones indicadas y bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó legítimos representantes, se obliga á construir la seccion del Ferrocarril Central Trasandino, comprendida entre el Callao y Lima á la Ooroya, con sujecion al plano y trazos hechos por el ingeniero en jefe D. Ernesto Malinowski, con la intervencion del ingeniero de Estado D. Pedro Marzo, los cuales han sido ya aprobados y quedarán archivados y sellados en el Ministerio del Ramo.

2ª El emprasario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 22 de Marzo último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via, serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto. El Gobierno nombrará además de su cargo y cuenta uno ó mas comisionados especiales, encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectuen las compras y antes de su remision al punto de su destino. El certificado de su aprobacion que en ese caso expidan los comisionados del Gobierno relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones, que en materia de puentes, viaductos, cambios de via y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por un decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 19 como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª, ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente

pone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

30. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

31. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

Tales son, Excmo. Señor, las justas y equitativas bases bajo las cuales únicamente pudiera contraer la enorme responsabilidad de construir la obra colosal del Ferrocarril Central Trasandino, cuya importancia y necesidad no necesito encarecer al patriotismo é ilustracion de V. E.

Por tanto:

A V. E. suplico, que dignándose tomarlas en consideracion, se sirva resolver lo que estime mas conveniente.

Lima, Diciembre 16 de 1869.—Excmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Decreto de convocatoria.

Lima, Marzo 22 de 1869.

Estando el Gobierno plenamente autorizado por la ley de 13 de Enero del presente año para contratar la construccion del Ferrocarril Central Trasandino; y hallándose terminados los estudios y el trazo de la seccion comprendida entre el Callao y Lima á la Oroya, se resuelve: que se admitan propuestas cerradas por el término de cien dias para que los que tengan á bien hacerlas, las presenten al Ministerio del ramo, acompañando una garantía á satisfaccion del Tesoro de quinientos mil soles, y sujetándose á las siguientes

Bases.

SECCION DEL CALLAO Y LIMA Á LA OROYA.

ESPECIFICACION.

A. *Trabajos de formacion del camino.*

1º Ancho del camino al nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida tres metros y setenta centímetros á treinta centímetros mas abajo de la gradiente

En la region de las lluvias además del ancho reservado para el camino, habrá en las excavaciones una zanja que será forrada con piedras en las partes que sea necesario.

2º Los socavones tendrán cuatro metros ochenta centímetros de ancho y cinco metros noventa centímetros de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con material conveniente hasta llegar á la gradiente. Para el abrigo de los cuidadores se formarán, cada cien metros, nichos que tendrán dos metros de ancho, por un metro y medio de profundidad y dos metros y medio de alto.

En el fondo habrá una zanja para la libre evacuacion de las aguas. Los socavones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3º El talud será de uno horizontal á diez vertical en cortes de roca sólida: en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

4º Donde sean necesarias las alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedra.

5º La gradiente máxima será de tres por ciento en curvas de ménos de trescientos metros de radio y de cuatro por ciento en los demas casos.

6º El radio mínimo de las curvas será de doscientos metros y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros.

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

8º En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2º E.

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce, amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando ménos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. *(Fish plates suspended joints.)*

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura, y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. *Estaciones.*

(A) Estaciones del Callao.

I. La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion destinada para la carga.

II. La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio denominado el Castillo del Sol y su edificio contendrá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase, y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que salen y para los que llegan.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase.

7º Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estacion y su familia.

8º Tres habitaciones de dos piezas cada una, para los empleados.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros.

11. Una vereda de ochenta metros, cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua á los rieles.

12. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

III. La estacion mercantil estará establecida en el sitio que en tiempo oportuno designe el Gobierno y comprenderá:

1º Un edificio para carga, con

comprendida entre el Callao, Lima y la Oroya, es decir, por la via férrea con todos sus edificios y dependencias, provista y equipada de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de veinte y siete millones seiscientos mil soles, ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectue la emision, en bonos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interes al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

20. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú y un apoderado del contratista.

La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Londres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

21. El Gobierno, de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, series, hipoteca y garantías, cambios y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

22. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y meteriales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados, que el Gobierno nombre, conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion al contratista ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno de acuerdo con el contratista, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren en el territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieren para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de siete millones de soles, en vales provisionales giradas por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interés al año.

Estos vales servirán de suficiente título para cambiar á la par con los bonos definitivos en las plazas, donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que

el contratista tenga derecho á exigir su entrega, en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda.

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y cuyo importe esté en justa proporcion con el contrato total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

23. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril entre el Callao y Lima á la Oroya y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiere en su favor; y si resultare en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

24. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima, entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen, desde la fecha de los referidos certificados.

25. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales ó útiles, de que el Gobierno necesitare para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion.

26. El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato dejará en depósito en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos, hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto por dichos bonos depositados el respectivo interes.

27. De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan la cláusulas 5ª y 8ª.

28. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas, ó los que legítimamente representen sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios, que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

29. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

30. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

31. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la

escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

32. Queda establecido que mientras se resuelve la reclamacion hecha por los empresarios del ferrocarril de Lima al Callao, con relacion á las prevenciones generales de que se encarga el art. 5º del decreto de convocatoria de 22 de Marzo último, para que los empresarios del ferrocarril á la Oroya no puedan establecer el tráfico entre el Callao y Lima (á ménos que no medie un convenio especial con los actuales empresarios) durante el privilegio de que están en posesion; podrá desde luego el contratista del ferrocarril á la Oroya D. Enrique Meiggs tender los rieles de la seccion comprendida entre esta ciudad y el Callao, por cuanto á que esta medida no afecta los derechos de los actuales empresarios.

33. Queda establecido que si en la construccion de la mencionada via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, desde luego serán de propiedad del Estado y el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le respecta, y en especial para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas 19, 20 y 21 y para que prévia aceptacion del empresario Meiggs de las precedentes bases, se extienda la respectiva escritura.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — SECADA.

Tramitacion.

Pase á la Direccion de Administracion para que prévia la aceptacion de parte del empresario D. Enrique Meiggs, formule la respectiva minuta y mande extender la escritura por el escribano de Hacienda; acordándose por cuerda separada los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas 19ª, 20ª y 21ª del contrato celebrado.—ANGULO.

Lima, Diciembre 23 de 1869.

Pase al escribano público y de Hacienda, para que en cumplimiento de la resolucion ministerial que precede, ponga en conocimiento de D. Enrique Meiggs el contenido del supremo decreto de 18 de Diciembre actual, que original corre en este expediente, relativo á la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya, para que exprese lisa y llanamente si lo acepta en todas y cada una de sus partes, y fecho, se devuelva con la aceptacion á este despacho, para formular la minuta del caso, y ordenar el otorgamiento de la escritura.—MASIAS.

En cumplimiento del anterior auto, en su misma fecha y á las cuatro de la tarde, puse en conocimiento de D. Enrique Meiggs el supremo decreto de diez y ocho del que cursa, corriente á f. de este expediente; é instruido de su tenor, espuso: que lo aceptaba en todas sus partes lisa y llanamente: en comprobante de lo cual, suscribe la presente diligencia, por ante mí, de que doy fé. — ENRIQUE MEIGGS.—CLAUDIO JOSE SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Vales provisionales.

Lima, Diciembre 31 de 1869.

Estando á lo dispuesto en el artículo 22 del contrato general celebrado en esta fecha con D. Enrique Meigs para la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya, y debiéndose determinar la forma, número, valor, depósito, entrega, cambio por bonos y extincion de los vales provisionales que por can-

tidad de siete millones de soles (7.000,000 S.) tiene que darse al expresado D. Enrique Meiggs se resuelve:

1º Los siete millones de soles estarán representados en los siguientes vales provisionales:

300 de á	10,000....	S. 3.000,000
500 de á	5,000....	" 2.500,000
1,500 de á	1,000....	" 1.500,000
		S. 7.000,000

2º Los vales se redactarán del modo que señala el modelo puesto á continuacion de este decreto; llevarán el sello de la Direccion de Contabilidad General y Crédito; al márgen izquierdo, el número de órden y al derecho la cantidad que representa. Se cortarán del libro que los contenga y en el talon que quede, despues de cortado el vale se anotará su número y valor respectivos y la fecha de su expedicion.

3º Los vales serán firmados sin cortarse del libro que los contenga por el Director de Contabilidad General y Crédito.

4º Firmados los vales se entregarán, con el libro correspondiente, al depositario ó depositarios que á satisfaccion del Gobierno y de D. Enrique Meiggs se nombrarán en decreto separado, para encargarlos del depósito y expedicion ulterior de esos documentos, extendiéndose el acta ó inventario de la entrega que firmarán el Director de Contabilidad General y Crédito y los referidos depositarios y que autorizará el Escribano de Hacienda.

5º El depositario ó depositarios de los vales no harán entrega alguna de ellos sino por mandato escrito del Ministerio de Hacienda, quien especificará en la órden de pago los números y diversas clases de los vales que hayan de entregarse, la fecha que al pié de ellos y en sus talones respectivos deberá ponerse para la computacion de intereses, la cual será la misma que tenga el certificado ó la factura en virtud de los cuales adquiera el contratista el derecho de la entrega.

6º Para que los vales constituyan una verdadera obligacion del Estado y se puedan cobrar sus intereses y ser cambiados por bonos definitivos, es condicion indispensable que despues de fechados, cortados del libro y firmados por el respectivo depositario, sean refrendados por el Ministro de Hacienda, debiendo ser la fecha de la refrendacion la misma que lleva la órden en virtud de la cual se verifique la entrega.

7º El cambio de bonos por vales se concederá al portador de estos, y á fin de prevenir cualquier fraude, el Ministro de Hacienda pasará mensualmente al agente financiero nombrado para el servicio de los bonos una razon de los vales provisionales que durante el mes se hayan puesto en circulacion, expresando el número y valor de cada vale entregado, la fecha de la entrega y la órden que la dispuso, y la circunstancia de haber sido refrendado. El encargado de verificar el cambio de vales por bonos, examinará los que con tal objeto se le presenten y hará el cambio en Lóndres ó en cualquiera de las sucursales establecidas en Paris, Francfort, Nueva-York y Lima, siempre que el vale concuerde con las circunstancias especificadas en la razon que debe comprenderlo. Si no existiese esa concordancia, se tendrá por falsificado el vale y se denegará el cambio.

8º Efectuado el cambio de vales por bonos, el encargado de hacerlo inutilizará, dividiéndolos por mitad, los vales por él recibidos y los remitirá con factura de una de esas mitades al Ministerio de Hacienda y Comercio para que sean definitivamente cancelados en los libros que al efecto debe llevar la Direccion de Contabilidad General y Crédito. La otra mitad del vale inutilizado comprobará la cuenta del agente financiero.

9º Los intereses de los vales serán pagados en Lima por la sucursal que la casa financiera nombrada para el servicio de los bonos del ferrocarril del Callao á la Oroya establezca en esta capital.

Pase á la Direccion de Contabilidad General y Crédito para su cumplimiento y demas fines.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ANGULO.

Oposicion por causa de privilegio.

Lima, Enero 18 *de* 1870.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que al reclamar la empresa del ferrocarril entre el Callao y esta capital, del artículo 5º de las prevenciones generales, del decreto de convocatoria de veinte y dos de Marzo de mil ochocientos sesenta y nueve, con el fin de que los empresarios del ferrocarril á la Oroya no pudiesen establecer la seccion comprendida entre los dos puntos mencionados, miéntras subsista su privilegio: que si bien es cierto que ese privilegio de veinte y cinco años que les concede el decreto de seis de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y ocho, concluye el año de mil ochocientos setenta y seis, tambien lo es que durante ese tiempo, nadie puede establecer otra linea en competencia para hacer el trasporte de pasajeros y mercaderias, lo que por parte del Gobierno se ha observado fielmente en los años que van trascurridos, por no haberse concedido ni poderse conceder á empresa alguna particular el establecimiento de ninguna otra linea férrea: que si el artículo primero del citado decreto de cuarenta y ocho concede á la actual empresa del Callao, privilegio exclusivo, por el término de veinte y cinco años, es expresamente para el trasporte de pasajeros y mercaderias; de donde se deduce que la mente del Gobierno y el literal sentido de la cláusula están determinando que el referido privilegio exclusivo es solo para el trasporte de pasajeros y mercaderias, y de ningun modo para impedir que el mismo Gobierno pueda establecer otra linea paralela á la del Callao, que no va á entregarse al tráfico público, sino despues de corrido el tiempo que falta para vencerse el término de dicho privilegio: que al decretarse la construccion del ferrocarril á la Oroya, en la cláusula treinta y dos del decreto de diez y ocho de Diciembre del mismo año, resolvió el Gobierno que el empresario Meiggs pudiese tender los rieles en la seccion comprendida entre el Callao y esta ciudad, no obstante de hallarse aun pendiente la resolucion del recurso interpuesto por la referida empresa, reclamando del mencionado artículo quinto de la convocatoria, por cuanto expresa y terminantemente declara que esa medida no afecta los derechos de los actuales empresarios, puesto que aquella linea no se plantifica con las miras de suscitar competencia para el trasporte de pasajeros y carga entre Lima y el Callao, sino que se establece como el principio de la linea férrea que ha de llevarse hasta la Oroya, prohibiendo al empresario Meiggs establecer el tráfico, á ménos que no mediase un convenio especial con los actuales empresarios, durante el privilegio en que están en posesion: que es llegado el caso de que el Gobierno en uso del dominio y facultad que tiene, declare que el privilegio exclusivo y determinado que concedió á la actual empresa el decreto memorado de mil ochocientos cuarenta y ocho, fué solo para el trasporte de pasajeros y mercaderias, sobre lo que garantizaba el Gobierno los derechos de la empresa para no permitir que durante el tiempo del privilegio ninguna otra empresa estableciese otra linea férrea entre ambos puntos que pudiese crear y sostener competencia á la privilegiada: por tales fundamentos y en virtud del derecho imprescriptible

de dominio y señorio, que el Gobierno ejerce sobre su territorio, y oido el dictámen del Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia: se declara sin lugar la reclamacion interpuesta por la actual empresa del ferrocarril de Lima al Callao, pudiendo en consecuencia el contratista, por parte del Estado, D. Enrique Meiggs, llevar á efecto la construccion del mencionado ferrocarril á la Oroya y tender los rieles entre esta ciudad y el puerto del Callao como está resuelto, por cuanto á que esta disposicion no afecta en manera alguna la concesion que se hizo á los actuales empresarios para el trasporte de pasajeros y mercaderias, quedando por consiguiente en todo su valor y fuerza el artículo 32 del referido decreto de 18 de Diciembre del año próximo pasado y resuelta en este sentido la pretension inmotivada de los representantes de la linea privilegiada.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Expropiacion.

Lima, Enero 20 de 1870.

Habiéndose resuelto por decreto de 18 de Diciembre de 1869, la construccion del Ferrocarril Central Trasandino, entre el Callao, Lima y la Oroya; y como esta via férrea tenga que pasar por algunos terrenos de propiedad particular, comprendidos en las diversas secciones en que ha de dividirse la extension de la referida via, se dispone: que por el Ministerio de Justicia se dicten las órdenes correspondientes, para que los prefectos de este departamento y del Callao procedan inmediatamente á la adquisicion de los terrenos necesarios para la mencionada linea, conforme á sus atribuciones y á lo dispuesto en el artículo 1,515 y siguientes del Código de procedimientos en materia civil.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Ramal á Chanchamayo.

Lima, Enero 31 de 1870.

Habiéndose decretado en 18 de Diciembre del año próximo pasado, la construccion del Ferrocarril Central Trasandino, comprendido entre el Callao, Lima y la Oroya, y siendo necesario que del punto mas conveniente de la mencionada linea, se haga una ramificacion hasta Chanchamayo, á fin de procurar la exportacion de todas las valiosas producciones que se encuentran en esas montañas y la fácil comunicacion con el Atlántico, y en conformidad de la autorizacion que conceden al Gobierno las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 13 de Enero de 1869, se dispone: que una comision compuesta del ingeniero en jefe D. Pedro Sieber y de los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego de verificar el estudio preliminar y definitivo de dicha via, levantando los planos, trazos, perfiles y formando los respectivos presupuestos. Aplíquese el gasto á la partida 857 pliego 1º del presupuesto general.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Inspector para Chanchamayo.

Chorrillos, Febrero 9 de 1870.

Manifestando D. Enrique Meiggs en su anterior recurso, que autorizado por decreto de 22 de Setiembre de 1868 para practicar los estudios del Ferrocarril Central Trasandino que debe unir la costa con los demas pueblos del interior, con inclusion de sus principales ramificaciones; el Gobierno al expedir los decretos de 18 y 31 de Enero último, con el fin que del punto mas conveniente del ferrocarril á la Oroya se haga una ramificacion á las ciudades del Cerro de Pasco y Jauja, prolongándose hasta el Chanchamayo, no ha hecho otra cosa sino expresar cuáles deben ser esas ramificaciones, por cuyo motivo el

citado Meiggs, se halla en el caso de practicar los referidos estudios, se dispone: que el ingeniero en jefe que se nombró para el estudio de las citadas ramificaciones á Pasco, Jauja y Chanchamayo, sea el que el Gobierno nombra al presente, con el objeto de que desde luego intervenga en esos estudios que le fueron concedidos al expresado Meiggs, quien deberá practicarlos en el modo y forma que se hallan prescritos en el citado decreto de 22 de Setiembre. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Inspeccion de compra.

Chorrillos, Febrero 15 *de* 1870.

Habiéndose reservado el Gobierno en la cláusula tercera de los decretos de 18 de Diciembre del año próximo pasado, la facultad de nombrar los comisionados que deben inspeccionar la compra de materiales que se han de emplear en la construccion de los ferrocarriles de esta ciudad á la Oroya y de Arequipa á Puno; nómbrase á los ingenieros D. Eduardo Woods y D. Walton W. Evans, actuales comisionados para la inspeccion de la compra de materiales del ferrocarril de Mejía á Arequipa; al primero para los mercados de Inglaterra y al segundo para los de los Estados Unidos.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —SECADA.

Inspector.

Chorrillos, Febrero 15 *de* 1870.

En cumplimiento de lo dispuesto por los decretos de 18 de Diciembre del año próximo pasado, relativos á la construccion de las líneas ferreas comprendidas entre el Callao y la Oroya y de Arequipa á Puno; nómbrase por parte del Gobierno inspectores de dichas líneas á los ingenieros del Estado, D. Pedro Marzo, para la seccion comprendida entre el Callao y la cordillera de Piedra Parada, debiendo nombrarse posteriormente al que deba intervenir en la segunda seccion hasta la Oroya; á D. Gerrit S. Backus, para la establecida entre la ciudad de Arequipa y el punto denominado Huayati, y á D. Federico Hohagen, para la otra parte desde el citado punto hasta la ciudad de Puno; dénseles las respectivas instrucciones.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Bono general.

[Seis por ciento de interes anual y dos de amortizacion acumulativa.]

Sepan cuantos el presente vieren que, autorizado el Gobierno por la ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869 para contratar la construccion de varios ferrocarriles, de los cuales uno de ellos es el que debe partir de la ciudad y puerto del Callao hasta la Oroya, ha celebrado con fecha 18 de Diciembre último y elevado ayer á escritura pública un contrato con D. Enrique Meiggs para la construccion del expresado ferrocarril, quedando obligado el Gobierno del Perú á emitir bonos por la cantidad de veintisiete millones seiscientos mil soles (27.600,000) ó sean cinco millones quinientas veinte mil libras (5.520,000 £) que dará al referido D. Enrique Meiggs, como precio estipulado de dicho ferrocarril, de sus estaciones, máquinas, coches, carros y demas útiles.

En esta virtud, y en uso de la facultad acordada por la citada ley de 15 de Enero y en cumplimiento de lo estipulado con D. Enrique Meiggs en el supradicho contrato de 18 de Diciembre citado, el Supremo Gobierno de la República declara que son efectivas y que se cumplirán con estricta puntualidad las obligaciones contenidas en los bonos que por la mencionada

cantidad de cinco millones quinientas veinte mil libras (5.520,000 £) se emiten para el pago del mencionado ferrocarril, de los cuales bonos uno de ellos es el presente y en cada uno de los que se expresan las mismas siguientes cláusulas y condiciones.

1º Los veintisiete millones seiscientos mil soles ó sean los cinco millones quinientas mil libras esterlinas, quedan representados en bonos distribuidos en las siguientes séries:

Série A.	1 á	2,000 de á	1,000	£	2.000,000
" B.	2,001 á	4,000 de á	500	"	1 000,000
" C.	4,001 á	8,000 de á	200	"	800,000
" D.	8,001 á	16,000 de á	100	"	800,000
" E.	16,001 á	24,000 de á	50	"	400,000
" F.	24,001 á	50,000 de á	20	"	520,000

2º Estos bonos toman el nombre de Bonos del ferrocarril del Callao á la Oroya, é impresos en castellano, inglés, francés, aleman y firmados por D.....comisionado *ad hoc* del Gobierno y por D..... apoderado de D. Enrique Meiggs y refrendados por la casa emisora que suscribe, llevan la fecha de 1º de Enero de 1870 y ganan el interes de seis por ciento al año.

3º Cada bono lleva adjuntos los cupones por los intereses que deben satisfacerse al fin de cada semestre, que vence el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año. El primer cupon lleva la fecha de 30 de Junio del presente año de 1870 y dicho pago se efectuará en Lóndres por los señores Dreyfus hermanos y Cª, de Paris, agentes financieros nombrados para el servicio de estos bonos, y en Paris, en Francfort, Nueva York y en la ciudad de Lima por las sucursales que dichos señores Dreyfus hermanos y Cª, de Paris, establecerán en esas plazas para el hecho del pago de los mencionados intereses y de los bonos que se han de emitir.

4º El Gobierno del Perú proporcionará cada año desde el de 1880 dos libras esterlinas efectivas por cada ciento del importe total de los bonos, es decir, que proveerá desde el 1º de Enero del enunciado año de 1880 y en cada uno de los siguientes hasta la completa extincion de los bonos, la cantidad de ciento diez mil cuatrocientas libras esterlinas (110,400 £) para la amortizacion de ellos, la que se efectuará por semestres en cada año, á saber el 30 de Junio y 31 de Diciembre. Además de las ciento diez mil cuatrocientas libras esterlinas que se aplican para fondo de amortizacion, este se aumentará semestralmente con el importe de los intereses de los bonos amortizados en todos los semestres anteriores.

5º El Gobierno del Perú se reserva el derecho de aumentar cuando le convenga, el tipo de dos por ciento fijado para fondo de amortizacion, como tambien el de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias, ó reembolsar de una vez y á la par, cuando tambien así le convenga, el total importe de los bonos existentes al tiempo de dicho reembolso ó de rescatarlos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas del Estado.

6º La amortizacion semestral de los bonos se hará á la par y serán amortizados los que salgan en el sorteo que se efectuará el 31 de Marzo para la amortizacion de 30 de Junio y el 30 de Setiembre para la del 31 de Diciembre de cada año. El sorteo se hará en presencia del representante diplomático del Perú ó en su defecto del cónsul de la República, residente en Lóndres, del jefe representante de la casa financiera de los señores Dreyfus hermanos y Cª, de Paris, de un apoderado que nombre si quisiere D. Enrique Meiggs y de un notario público. Los bonos designados por la suerte se publicarán inmediatamente en Lóndres y dentro del término de la distancia por tres dias consecutivos en uno de los diarios de Paris, Francfort, Nueva York y Lima, para ser pa-

gados á los tres meses del sorteo en Lóndres por los señores Dreyfus hermanos y Cª y en Paris, Francfort, Nueva York y Lima por las sucursales que en esas plazas establecerán para el efecto dichos señores.

7º Los bonos señalados la por suerte en 31 de Marzo y en 30 de Setiembre dejarán de ganar intereses, los primeros desde el dia siguiente al 30 de Junio y los segundos desde el dia siguiente al 31 de Diciembre del año en que fueren sorteados, cualquiera que sea el tiempo en que despues de las enunciadas fechas de 30 de Junio y 31 de Diciembre los presenten para su cancelacion los tenedores de ellos.

8º Los bonos pagados se cancelarán ante las mismas personas que presidieren el sorteo, esto es, ante el representante diplomático ó consular del Perú, si igual no lo hubiere, el representante de la casa financiera y el del contratista, testándose las firmas del comisionado *ad hoc* y del apoderado de D. Enrique Meiggs, oradándose sus cuatro impresiones y dividiéndolas de manera que la parte impresa en castellano se remita por el primer vapor al Ministerio de Hacienda del Perú, la parte alemana se deposite en el Banco de Inglaterra, la francesa se pase á la Legacion Peruana en Lóndres y la inglesa sirva de comprobante de su cuenta á los agentes financieros.

9º El pago de los intereses y la amortizacion de los bonos se efectuarán en tiempo de paz ó de guerra, aunque el tenedor pertenezca á una nacion enemiga del Perú en estado de guerra con la República; y dichos bonos quedan exentos de secuestros ó confiscaciones, y de todo derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

10º El Gobierno del Perú se obliga á proporcionar los fondos necesarios para satisfacer puntualmente los intereses y hacer la amortizacion semestral de bonos, de tal manera que precisamente dichos fondos estarán en poder de los agentes financieros quince dias antes de la fecha en que debe hacerse el pago.

11º Además de la fé nacional solemnemente empeñada por el Gobierno constitucional del Perú á nombre y en legítima representacion de la República Peruana, y de la hipoteca general de todos los bienes, acciones y rentas de la nacion, y en especial de los productos sobrantes del guano despues de cubiertas las obligaciones que, hasta ántes de esta fecha, graven sobre dichos productos, de las aduanas de la República para el puntual pago de los intereses y amortizacion de dichos bonos.

12º Si el producto de las aduanas fuere contra toda posibilidad alguna vez insuficiente para el servicio de amortizacion é intereses de estos bonos, el Gobierno satisfará inmediatamente, y con preferencia á todo otro pago de obligacion posterior al presente bono, la cantidad que fuere necesaria para dicho servicio, tomándola de los recursos mas saneados y de las entradas fiscales.

13º Quedan tambien hipotecados al exacto servicio del pago de intereses y amortizacion de estos bonos el mismo ferrocarril del Callao á la Oroya, es decir, la via férrea y todos sus edificios, dependencias, estaciones, máquinas, útiles y enseres de toda clase y los productos del mismo ferrocarril.

14º Para dar la completa seguridad de que los fondos precisos para el pago de los intereses y la amortizacion de estos bonos se hará precisa é indispensablemente en las épocas debidas, el Gobierno se compromete á girar contra el comprador actual del guano que se vende en Europa y contra los compradores ó consignatarios que en adelante lo fueren, un libramiento á favor de los agentes financieros de estos bonos por las cantidades precisas para que dichos agentes tengan en su poder el 15 de Junio y

el 15 de Diciembre de cada año, los valores necesarios para pagar dichos intereses y para hacer la amortizacion semestral.

15º Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gozan ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú, y dichos bonos pueden ser presentados en las aduanas y cajas fiscales de la República en pago de las cantidades que se adeuden al Gobierno, el cual admitirá á la par dichos bonos en pago de tales créditos, así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

10º Al reverso de este bono se imprimirá en castellano, inglés, francés y aleman el decreto de 31 de Diciembre último que determina detalladamente las séries, números, forma, interes, amortizacion y garantías que debe contener; y los decretos por los cuales se nombran la casa emisora, depositaria y financiera, y los comisionados que deben firmar los bonos.

En su consecuencia, el Gobierno del Perú en uso de la autorizacion que le da la mencionada ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869, declara que se obliga y compromete en representacion y á nombre de la República Peruana á todas y á cada una de las condiciones y cláusulas contenidas en este bono, que se observarán y cumplirán debida y fielmente y que quedan hipotecadas las rentas generales de la nacion y con particularidad las de las aduanas y el ferrocarril del Callao á la Oroya con todo lo que lo constituye, en sus estaciones, máquinas, carros y demas enseres y con el producto que dé la explotacion ó arrendamiento de dicho ferrocarril, al cumplimiento estricto de las obligaciones que van puntualizadas.

Y yo, D.....comisionado *ad hoc* del Gobierno y D..... .....apoderado de D. Enrique Meiggs que firmamos el presente bono, certificamos que el Gobierno del Perú adeuda al portador la cantidad de.....por la que abonará semestralmente y mientras que este bono no sea sorteado, el interes á razon del 6 por ciento anual sobre la dicha cantidad de ....que expresa, como tambien que será amortizado del modo que en él se indica.—Rúbrica de S. E. —ANGULO.

Lima, Febrero 17 de 1870. — Es copia.—MASIAS.

Depósito de bonos.

Lima, Febrero 19 *de* 1870.

Visto este recurso en que D. Enrique Meiggs presenta al Banco del Perú, al de Lóndres y al de Lima para depositarios de los vales provisionales, por cantidad de catorce millones de soles (14.000,000 S.) que se han de expedir para hacer al contratista los primeros pagos consiguientes á las obras que se vayan ejecutando del ferrocarril del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, miéntras estén expeditos y se pueda poner en circulacion los bonos referentes á dichos ferrocarriles; acéptanse y nómbranse depositarios de los mencionados vales á los supradichos bancos, á los que oportunamente les serán entregados esos documentos en las cantidades siguientes: al del Perú, dos millones quinientos mil en vales correspondientes al ferrocarril de la Oroya é igual suma de los respectivos al de Puno: al de Lóndres, iguales cantidades de las mismas clases, y al de Lima, dos millones de cada una de esas especies: y en consideracion á que por no hallarse extendidos todavia esos títulos, tendria D. Enrique Meiggs que sufrir atrasos y pérdidas que es justo evitarle; prevéngase á los Directores ó Gerentes de los bancos designados para recibir los depósitos, y á los que se les comunicará este nombramiento, que abran al enunciado D. Enrique Meiggs una cuenta corriente, en la que se le abona-

rán las partidas que, segun sus contratos, tenga derecho de cobrar en vista de los certificados correspondientes; los que se cambiarán por vales provisionales luego que estos se hallen expeditos y depositados, entendiéndose que el Gobierno no abona comision alguna de depósito ni interés alguno, tanto por la cuenta corriente provisional ni por la de vales, en razon de ser todo á cargo de D. Enrique Meiggs.

Regístrese, trascribiéndose á los bancos el de 31 de Diciembre referente á la emision y entrega de vales provisionales.—Rúbrica de S. E.—ANGULO.

Prolongacion del ferrocarril hasta Huancayo.

Huancayo, Febrero 20 de 1870.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno.

Tengo el honor de adjuntar á US. el acta en que los vecinos notables de Huancayo solicitan del Supremo Gobierno la prolongacion hasta esta ciudad de los estudios mandados hacer del camino de hierro de la Oroya á Jauja, para que US. se sirva ponerla en manos de S. E. el Presidente.

Dios guarde á US.—S. M.—RAFAEL HOSTAS.

En la ciudad de Huancayo á los diez y nueve dias del mes de Febrero de mil ochocientos setenta, se reunieron los infrascritos ciudadanos en la casa del señor Alcalde de la H. Municipalidad, prévia convocatoria suya, con el objeto de elevar al Supremo Gobierno una solicitud en los siguientes términos:

Habiendo leido los vecinos de Huancayo en los periódicos venidos de la capital, que la comision de ingenieros encargada de hacer los estudios de los ramales que han de partir del ferrocarril central trasandino, debe consagrar sus trabajos á las vias que van de la Oroya al Cerro, á Chanchamayo y á Jauja, y comprendiendo que los estudios se efectuen tan solo hasta esta última poblacion; han determinado, despues de un detenido acuerdo, suplicar al Supremo Gobierno se digne declarar si los estudios se haran de la Oroya á solo la cuidad de Jauja, ó si bajo este nombre se comprende tambien la provincia de Huancayo, que con la actual de Jauja, componian la antigua provincia del Valle, y que en caso de no estar facultada la comision para estudiar sino el ramal de la Oroya á Jauja, se sirva hacer extensivo su patriótico celo, mandando que la comision de estudios los verifique hasta ella, con cuya medida la paternal administracion del Coronel Balta habrá satisfecho las vehementes aspiraciones que este vecindario tiene por la prosperidad de su pueblo, que es sin duda la de la Nacion entera, desde que á la ilustracion del Supremo Gobierno no se oculta la elevada importancia que bajo todos aspectos tiene este valle llamado á ser con el tiempo por su situacion topográfica, el centro de la actividad mercantil ó industrial del pais.

Terminado el acto se acordó que el H. señor Alcalde diese á esta solicitud la conveniente direccion para que llegue á manos de S. E. el Presidente de la República, y firmaron.—Rafael Hostas, Alcalde Municipal, Tomas de Avellaneda, Subprefecto, Miguel A. Gomez, Agustin Pasapera, Francisco Fortunato Ayllon, Mariano Bolaños, cura de Huaribamba, M. A. Mujica, José M. Basurto, Mariano Menendez, Federico de la Peña, Sebastian Avaro, Juan H. Merino, José S. Alvarado, Cosme Basurto, A. Romero, José Torres, Martin Santa Cruz, Ricardo Gonzalez, Manuel Avellaneda, José M. Rios Alvarez, Santiago Ortiz, Julian de Aliaga, Manuel D. Granados, Manuel Mavila, Benjamin Merino, Vi-

cente de la Vega, Casimiro Urreas, Mariano Raez, Manuel Apolinario Raez, Manuel J. Peña, Félix Mayo, José Escolástico Duran, Vicente Puente, Pedro Villa, Manuel Cueto, Luis Garay, José L. Prialé, José A. Lazo, José Salazar.

Reglas para las tasaciones.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que habiéndose instruido el Gobierno de que en las tasaciones que se hacen de las propiedades sujetas á expropiacion forzada, los peritos no arreglan sus operaciones á los aranceles vigentes; que siendo leyes municipales no deben alterarse éstas, miéntras no sean reformadas ó preceda recíproco convenio de parte, y que por lo mismo es necesario corregir los abusos que se van introduciendo; y considerando que el artículo 26 de la Constitucion y el 462 del Código Civil exigen para tomar la propiedad agena, por causa de utilidad pública debidamente comprobada, que preceda indemnizacion justipreciada ó de su justo valor; que el artículo 1,513 del Código de Enjuiciamientos establece la regla de que el valor sea proporcionado, no solo al que realmente tenga el fundo, sino á las ventajas que produzca al dueño; que por lo mismo es tambien indispensable que esas ventajas sean probadas y actuales, no las hipotéticas futuras ó contingentes que no pudiendo conocerlas ni tenerlas á la vista los peritos, tampoco pueden apreciarlas debidamente y con exactitud; que la indemnizacion de tales ventajas queda legal y debidamente llenada y satisfecha con la entrega en dinero del capital justipreciado que representando la misma cosa vendida, y produciendo al dueño iguales ventajas ó provechos que los que pudiera percibir por su propiedad sin eventualidades, deja cumplido el espíritu y satisfecho el objeto de la ley; que siendo el objeto de ella que el dueño de la propiedad expropiada por causa de utilidad pública no sufra detrimento, no puede ya reclamar otra indemnizacion de afecto ó aprecio que no está sujeta á reglas conocidas, porque eso importaría lo mismo que cobrar dos ó mas veces el precio de la misma cosa con diversos pretextos; que aun para la amortizacion de los censos que es una especie de compra forzada, si el capital no está fijado en la escritura de imposicion, se calcula en razon de los réditos que se pagan sobre la base de un tanto por ciento establecido por ley segun el artículo 1,916 del Código Civil; y estando facultado el Gobierno para expedir decretos y resoluciones con el fin de proceder al mejor cumplimiento de la Constitucion y de las leyes; y de conformidad con varias ejecutorias expedidas por la Excma. Corte Suprema de Justicia en iguales casos;

Decreto:

1º Los peritos tasadores se sujetarán á los aranceles vigentes para fijar el precio de las tierras de cultivo, calles y terrenos rústicos y urbanos, cuya mensura ó tasacion se les encomendare, ya sea por el Gobierno, las autoridades políticas, jueces ó tribunales, cuando estos ordenaren ó decretaren que sean justipreciados. El valor de las fábricas ó edificios será calculado segun las reglas y prescripciones del arte ó de la experiencia.

2º No es de competencia de los peritos fijar los precios de las indemnizaciones que se demanden, el que deberá señalarse por los jueces y tribunales, segun el resultado que dieren la comprobacion legal y las demas formalidades del caso.

3º Si de la tasacion resultare una cantidad que, calculada á razon del 6 por ciento anual, diere el mismo producto que percibia el dueño por la renta de su propiedad ó aunque

sea mayor la renta que segun esta regla produjese el capital tasado, se le dará íntegra y sin descuento la cantidad avaluada.

4º Si el capital no produjese al dueño la renta que su propiedad le producia, se aumentará á razon de ciento de valor por cada seis de interés ó producto.

5º En la venta por enagenacion forzada, no se cobrará el derecho de timbre como no se cobraba antes el de alcabala.

Dado en la casa de Gobierno en Chorrillos, á 8 de Marzo de 1870. —José Balta.—Francisco de P. Secada.

Reconsideracion del decreto sobre oposicion por causa de privilegio.

Chorrillos, Marzo 10 *de* 1870.

Visto el recurso presentado con fecha 5 del mes próximo pasado, por D. Guillermo Stirling á nombre de las empresas privilegiadas de los ferrocarriles de mocion á vapor entre Lima y el Callao y la villa de Chorrillos y Lima, solicitando la reconsideracion del supremo decreto de 18 de Diciembre último, con supresion de su parte considerativa, y leida la representacion hecha en 17 de Enero anterior, por D. Enrique Meiggs, solicitando que se le permita trasportar á vapor del Callao á Lima los rieles y demas materiales destinados al ferrocarril de la Oroya, por la seccion comprendida entre aquel puerto y esta capital, correspondiente al mencionado ferrocarril de la Oroya, fundándose en el artículo 32 del supremo decreto de 18 de Diciembre próximo pasado, por el cual se le autorizó tan solo á tender los rieles entre Lima y el Callao, sin poder hacer uso de esa línea, mientras el mencionado D. Enrique Meiggs no celebrase un convenio con la empresa privilegiada, sin cuyo consentimiento no podia hacerse uso de otra via ferrea para trasportar cargas ó personas, por los mismos medios que dicha empresa lo verifica, esto es, por locomocion á vapor, puesto que de hacerlo así se violaria el privilegio de que está en posesion, de conformidad con el dictámen fiscal, expedido en 26 de Febrero próximo pasado á mérito de ámbas solicitudes; y teniendo en consideracion: que la actual empresa del ferrocarril de Lima al Callao, es de mocion á vapor, y á la cual se concedió privilegio para el trasporte de pasajeros y mercaderias que se conducen, desde el orígen de la mencionada empresa por medio de locomotoras á vapor; que los privilegios en caso de duda están sujetos á interpretacion restrictiva, sin que pueda ampliarse á lo que no se haya pactado expresamente; que refiriéndose el goce del privilegio al trasporte de pasajeros y mercaderias conducidas por máquinas á vapor, y no de otra manera, no comprende la prohibicion de colocar rieles, por los cuales no ha de hacerse uso de este agente ni puede haber violacion del privilegio, en el hecho de permitirse al empresario Meiggs la colocacion de rieles entre Lima y el Callao, como parte de la línea que debe terminar en la Oroya; que existe el antecedente, que habiéndose concedido por el Gobierno en el año 1866, á D. Gerardo Garland, establecer un camino madera-carril, para conducir pasajeros del Callao á Lima, á la vez que carga, la cual empresa representada por Stirling, no se opuso á su establecimiento; que es de todo punto inaceptable, la pretension de la mencionada empresa, sobre que no pueden ser trasportados sino por ella, los rieles y otros materiales destinados para el servicio de otro ferrocarril, siendo así que no haciéndose uso de locomotoras á vapor, puede el Gobierno ó el empresario Meiggs ó cualesquiera otras personas, establecer entre Lima y el Callao una via-carril de sangre, con el fin de conducir pasajeros y mercaderías, sin que la empresa

privilegiada para verificarlo, por medio de locomocion á vapor de que se hace uso, como el agente mas ventajoso, tenga derecho de oponerse á ello, como no podria, si el trasporte se hiciera por cualesquiera otros procedimientos; por tales fundamentos, y sin aceptar el aserto de Stirling, acerca la duracion del privilegio, cuya cuestion deberá decidirse oportunamente por los tribunales de justicia, ni los conceptos en que está concebida su representacion, de la que deben textarse las frases irrespetuosas que han llamado la atencion del Fiscal, se resuelve: 1º Que se declara sin lugar la reconsideracion pedida por Stirling á nombre de la empresa del ferrocarril del Callao á Lima, del mencionado decreto de 18 de Enero último; 2º Que el empresario Meiggs, no tiene derecho de hacer uso de los rieles tendidos del Callao á Lima, para trasporte por medio de locomocion á vapor los materiales para el ferrocarril de la Oroya, sino por un convenio especial con los actuales empresarios del Callao, segun el tenor del artículo 32 del decreto de 18 de Diciembre del año próximo pasado, pudiendo el referido Meiggs verificar el trasporte de los mencionados artículos, valiéndose de otros agentes que no sean impulsados por vapor, puesto que, mientras subsista el privilegio de la actual empresa, nadie puede emplear este agente para trasportar por otra línea paralela á la actual, ningun género de materiales ni pasajeros.

Rúbrica de S. E.—SECADA.

Nota.

Con fecha 22 de Marzo de 1870 se expidió un decreto supremo sobre depósito para las expropiaciones, que está en la página 12 de este tomo.

Fabricacion de bonos.

Lima, Abril 9 de 1870.

Vista la presente solicitud de D. Enrique Meiggs con la prueba litográfica de los vales provisionales para el ferrocarril del Callao á la Oroya mandados emitir por decreto de 31 de Diciembre de 1869 y estando conforme al modelo expedido por el Gobierno: Acéptase la expresada prueba con las modificaciones de que los vales serán suscritos ademas del Director de Contabilidad, por el Ministro de Hacienda y por el Jefe de la Seccion del Crédito. En su consecuencia procédase á realizar la impresion de los referidos vales observándose las siguientes reglas:

1ª Tan pronto como esté expedito el grabado, el Director de Contabilidad General procederá á sellar y guardar con doble llave en la Seccion del Crédito con intervencion y bajo la inmediata responsabilidad del jefe de ésta, la piedra que contiene aquel.

2ª La impresion de los bonos se verificará en la misma Seccion á presencia de su jefe y del empleado que con tal objeto designe el Director.

3ª De la impresion de los bonos, sello y guarda diaria de la piedra se extenderá el acta respectiva, despues de confrontadas y contadas las copias que se obtengan por el Director, con asistencia del Escribano del Crédito, quien autorizará el acta y la cual será suscrita por el Director de Contabilidad y los interventores arriba designados, debiendo observarse igual formalidad para la extraccion diaria de la piedra.

4ª Terminada que sea la fabricacion de los vales designados en el artículo 1º del mismo, se dará cuenta á este Ministerio con inclusion de las actas respectivas para resolver lo conveniente.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

FERROCARRIL

CENTRAL TRASANDINO.

Seccion del Callao á la Oroya.

VALE PROVISIONAL.

N°.

Soles

Comprobante

Fecha de id.

Fecha de la entrega

Recibí el Vale á que este talon se refiere

Lima, de de 187

FERROCARRIL CENTRAL TRASANDINO.

SECCION

DEL

CALLAO A LA OROYA.

La Nacion reconoce como deuda pública, á favor del portador, la cantidad de..... soles, ó sean..... libras esterlinas, con arreglo á lo estipulado en el artículo 22 del contrato general de 18 de Diciembre de 1869, celebrado entre el Supremo Gobierno de la República y D. Enrique Meiggs para la construccion del Ferrocarril del Callao á la Oroya. El valor de este vale provisional será cangeado, á su presentacion y á la par, por bonos emitidos en Europa ó América, en pago del precio total del expresado ferrocarril, que representen la misma suma y con sujecion á lo pactado en el mencionado contrato general, por el depositario de dichos bonos en Lóndres, ó por sus representantes en Paris, Francfort, Nueva York y Lima. El Gobierno abonará al tenedor de este vale el interes de un seis por ciento al año sobre su valor, pagadero por el Agente financiero del Perú nombrado para el servicio de esta deuda, en la Agencia sucursal de Lima, por semestres vencidos, y que empezarán á correr desde esta fecha.

Lima, 1º de Enero de 1870.

El Ministro de Hacienda y Comercio.
El Director de Contabilidad General y Crédito.
El Jefe de la Seccion del Crédito.

Bonos.

Lima, Mayo 27 de 1870.

Vistas las modificaciones propuestas por el Ministro de Hacienda y Comercio al supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869, relativo á la emision de bonos para el ferrocarril del Callao á la Oroya, y siendo conveniente al mejor servicio del Estado adoptar dichas modificaciones; se resuelve: el supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869, queda en vigor en los términos siguientes:

Lima, Marzo 27 de 1870.

Habiéndose extendido con fecha 31 de Diciembre de 1869 la escritura de contrato celebrado en 8 del mismo con D. Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del referido contrato, queda convenido de acuerdo con el referido contratatista, que los bonos que en cantidad de veintisiete millones seiscientos mil soles nominales que se le han de dar en pago de aquella obra, estarán comprendidos en las séries y números siguientes, y se emitirán, amortizarán y estarán garantizados de la manera que á continuacion se expresa.

Artículo 1º El número de las séries y el valor de los bonos comprendidos respectivamente en ellas, son las siguientes:

Série A.	2,000	bonos	de á	1,000	£ c/u	2.000,000
" B.	2,000	"	"	500	"	1.000,000
" C.	4,000	"	"	200	"	800,000
" D.	8,000	"	"	100	"	800,000
" E.	8,000	"	"	50	"	400,000
" F.	26,000	"	"	20	"	520.000
						5.520,000

Art. 2º El primer semestre vencerá el 1º de Julio de 1870 y el segundo el 31 de Diciembre del mismo año. Se abrirá un registro impreso de ellos, el que será firmado por el comisionado del Gobierno nombrado *ad hoc*, el inspector fiscal del Perú en Europa, el representante diplomático de la nacion en Lóndres y un notario público juramentado de la misma ciudad.

Art. 3º Cada bono se redactará en castellano, inglés, frances y aleman, conforme al modelo que acompaña este decreto y con las modificaciones que fueren necesarias.

Art. 4º Los bonos serán firmados en Lóndres en presencia de un notario público juramentado, por el comisionado *ad hoc* del Gobierno y el inspector fiscal del Perú en Europa. Se extenderán actas de los bonos que diariamente se fueren firmando, y dichas actas que puntualizarán las séries y números de los bonos firmados, se extenderán por duplicado para que un ejemplar de ellas se deposite junto con el bono general en el Banco de Inglaterra, y el otro se remita á esta capital para su archivo en el Ministerio de Hacienda y Comercio.

Art. 5º Los bonos firmados se depositarán en Lóndres en la casa de los señores Dreyfus hermanos y Cª, de Paris, nombrada por el Gobierno y aceptada por el contratista ó en la casa ó banco que designe el inspector fiscal del Perú en Europa, si no pudiere ajustarse con aquella el contrato respectivo, y se entregarán de la manera que mas adelante se indica. El inspector designará la casa encargada de la emision con el asentimiento de D. Enrique Meiggs ó de su representante, y la que deba desempeñar las funciones de agente financiero para el servicio de estos bonos si no llegare á ajustarse el respectivo contrato con los mismos Dreyfus hermanos y Cª, á cuyo fin se darán al referido inspector las instrucciones y poderes convenientes.

Art. 6º La comision ó premio de firma de los bonos, así como la impresion que el Gobierno del Perú mandará efectuar, los derechos de timbre, autorizacion, depósito, emision y todos los demas gastos que fueren necesarios, serán pagados por D. Enrique Meiggs segun ha sido

pactado con este. La casa emisora queda autorizada para colocar bonos en la cantidad que sea precisa para cubrir los gastos que son de la exclusiva cuenta de D. Enrique Meiggs y cuyo importe se deducirá del precio de la obra.

Art. 7º De conformidad con el artículo 1º de este decreto y en virtud de la declaracion expedida en esta fecha por el Ministerio de Obras Públicas, el pago al contratista será hecho con cambio á la par, ó sea á razon de cinco soles por cada libra esterlina.

Art. 8º La casa depositaria entregará á D. Enrique Meiggs ó á su apoderado en cualesquiera de las agencias que debe establecer conforme á este decreto, el importe de las facturas por compra de materiales que presentare debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes financieros, diplomáticos ó consulares de la República, los unos en defecto de los otros y que residieren en los lugares del extranjero donde se verifiquen las compras de materiales ó útiles de la obra, ó por las autoridades competentes si se efectuaren dentro del territorio de la República. La misma casa abonará al contratista ó á su apoderado el importe de los certificados que expidiere á su favor el ingeniero inspector, y que llevaren la órden de pago del Ministerio de Hacienda por los trabajos ya hechos. Tanto el importe de las facturas como el de los certificados será pagado en los bonos que conforme á este decreto van á emitirse y que serán aceptados á la par por el contratista, deduciéndose préviamente del importe de los certificados el diez por ciento de su valor, que quedará depositado como garantía que ofrece el contratista hasta el completo de un millon de soles.

Art. 9º El depositario ó agente financiero por sí ó por medio de sus sucursales en Paris, Francfort, Nueva York y Lima, hará á su presentacion el cambio de los vales provisionales expedidos por decreto especial por bonos definitivos, á cuyo fin, se remitirá á dicha casa un ejemplar de dichos bonos y una copia de su registro.

Art. 10. Al hacerse la entrega de los bonos se cortarán los cupones correspondientes á los semestres anteriores á aquel en el cual D. Enrique Meiggs adquiriere el derecho á ser pagado, y por lo que respecta al cupon de dicho semestre, se cargará por el agente financiero en una cuenta especial al Debe del contratista, la parte de interes que en dicho cupon corresponda al Gobierno. Esta cuenta se cerrará cada seis meses, deduciéndose su importe de la primera entrega que deba hacerse al contratista.

Art. 11. Los cupones de intereses de estos bonos en las fechas de sus respectivos vencimientos serán pagados por la agencia financiera y sus sucursales en Lóndres, Paris, Francfort, Nueva York y Lima.

Art. 12. Con arreglo á la ley de 15 de Enero del presente año, se aplicará desde el 1º de Enero de 1880 para la amortizacion de los bonos una cantidad en libras esterlinas, equivalente al 2 por ciento sobre los 5.520,000 libras esterlinas que dichos bonos representan. Ese fondo acrecerá con el importe de los intereses correspondientes que se vayan amortizando.

Art. 13. El Gobierno se reserva el derecho de aumentar, cuando así le convenga y la ley se lo permita, el tipo señalado para fondo de amortizacion; tambien se reserva el derecho de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias ó de pagar en una sola vez y á la par todos los bonos en circulacion al tiempo de efectuar el reembolso ó de rescatarlos, recibiéndolos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas al Estado.

Art. 14. Las amortizaciones serán semestrales á la par y por sorteo y se efectuarán el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año

á contar desde 1880. El 31 de Marzo y el 30 de Setiembre de cada año se sortearán los bonos que hayan de amortizarse en 30 de Junio y 31 de Octubre y los números sorteados se publicarán inmediatamente por tres dias consecutivos despues del sorteo en uno de los periódicos de mas circulacion en las ciudades de Lóndres, Paris, Francfort, Nueva York y Lima. El sorteo se hará en presencia del agente fiscal del Perú en Europa, del representante diplomático de la República en Lóndres en defecto de aquel, y á falta de este del agente consular de la República, de un notario público juramentado, de un representante de la casa financiera nombrada para esta deuda y de un apoderado del contratista si él lo quisiere. Se extenderá por duplicado acta del sorteo con especificacion de los bonos designados por la suerte y se remitirá uno de esos duplicados al Ministerio de Hacienda y Comercio, junto con la parte impresa en castellano del bono sorteado y cancelado y con los cupones que se hubieren cubierto.

Art. 15. Los bonos sorteados dejarán de ganar interés desde el 30 de Junio ó 31 de Diciembre subsiguientes á su sorteo, cualquiera que sea el dia en que se entregaren para su pago, si no se presentaren el dia señalado para su cancelacion.

Art. 16. Los bonos pagados con todos los cupones de intereses amortizados, serán anulados y cancelados en presencia de los mismos representantes de la República en Lóndres ó agente consular peruano, de un notario público juramentado, de un comisionado de la agencia financiera y de un apoderado del contratista, si él lo quisiere. Esta operacion se ejecutará oradando sus cuatro impresiones: la parte impresa en español se remitirá por el primer vapor al Ministerio de Hacienda; la parte impresa en aleman queda depositada en el banco de Inglaterra, la parte impresa en francés se trasmite al Ministro de la República en Lóndres, y la parte impresa en inglés servirá al agente financiero para comprobante de su cuenta general de capital ó intereses.

Art. 17. Para que los bonos sorteados puedan ser pagados en las mencionadas sucursales de Paris, Francfort, Nueva York y Lima, la agencia financiera establecida en Lóndres pasará con la precisa anterioridad á dichas sucursales la razon de los bonos que hayan salido en suerte.

Art. 18. El interés de los bonos emitidos en virtud del contrato celebrado el 18 del mes actual, será pagado, y la amortizacion correspondiente se efectuará en los plazos y fechas prefijados, tanto en tiempo de guerra como de paz, ó sea que los tenedores sean súbditos de una nacion amiga, ú hostil á la República del Perú.

Art. 19. Los bonos de que se ocupan los artículos precedentes, quedan excentos en su totalidad de todo embargo ó secuestro, así como tambien de todo impuesto, derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

Art. 20. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gozan ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú y dichos bonos ó cupones pueden ser presentados en las aduanas y Cajas Fiscales de la República una vez sorteados y vencidos en pago de las cantidades que se adeudan al Gobierno, el cual admitirá dichos bonos en pago de tales créditos, así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

Art. 21. Para la debida garantía del pago de intereses de estos bonos, el Gobierno ofrece por este decreto, de una vez y por todo el tiempo durante el cual dichos intereses han de satisfacerse, el libramiento correspondiente contra la

pactado con este. La casa emisora queda autorizada para colocar bonos en la cantidad que sea precisa para cubrir los gastos que son de la exclusiva cuenta de D. Enrique Meiggs y cuyo importe se deducirá del precio de la obra.

Art. 7º De conformidad con el artículo 1º de este decreto y en virtud de la declaracion expedida en esta fecha por el Ministerio de Obras Públicas, el pago al contratista será hecho con cambio á la par, ó sea á razon de cinco soles por cada libra esterlina.

Art. 8º La casa depositaria entregará á D. Enrique Meiggs ó á su apoderado en cualesquiera de las agencias que debe establecer conforme á este decreto, el importe de las facturas por compra de materiales que presentare debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes financieros, diplomáticos ó consulares de la República, los unos en defecto de los otros y que residieren en los lugares del extranjero donde se verifiquen las compras de materiales ó útiles de la obra, ó por las autoridades competentes si se efectuaren dentro del territorio de la República. La misma casa abonará al contratista ó á su apoderado el importe de los certificados que expidiere á su favor el ingeniero inspector, y que llevaren la órden de pago del Ministerio de Hacienda por los trabajos ya hechos. Tanto el importe de las facturas como el de los certificados será pagado en los bonos que conforme á este decreto van á emitirse y que serán aceptados á la par por el contratista, deduciéndose préviamente del importe de los certificados el diez por ciento de su valor, que quedará depositado como garantía que ofrece el contratista hasta el completo de un millon de soles.

Art. 9º El depositario ó agente financiero por sí ó por medio de sus sucursales en Paris, Francfort, Nueva York y Lima, hará á su presentacion el cambio de los vales provisionales expedidos por decreto especial por bonos definitivos, á cuyo fin, se remitirá á dicha casa un ejemplar de dichos bonos y una copia de su registro.

Art. 10. Al hacerse la entrega de los bonos se cortarán los cupones correspondientes á los semestres anteriores á aquel en el cual D. Enrique Meiggs adquiriere el derecho á ser pagado, y por lo que respecta al cupon de dicho semestre, se cargará por el agente financiero en una cuenta especial al Debe del contratista, la parte de interes que en dicho cupon corresponda al Gobierno. Esta cuenta se cerrará cada seis meses, deduciéndose su importe de la primera entrega que deba hacerse al contratista.

Art. 11. Los cupones de intereses de estos bonos en las fechas de sus respectivos vencimientos serán pagados por la agencia financiera y sus sucursales en Lóndres, Paris, Francfort, Nueva York y Lima.

Art. 12. Con arreglo á la ley de 15 de Enero del presente año, se aplicará desde el 1º de Enero de 1880 para la amortizacion de los bonos una cantidad en libras esterlinas, equivalente al 2 por ciento sobre los 5.520,000 libras esterlinas que dichos bonos representan. Ese fondo acrecerá con el importe de los intereses correspondientes que se vayan amortizando.

Art. 13. El Gobierno se reserva el derecho de aumentar, cuando así le convenga y la ley se lo permita, el tipo señalado para fondo de amortizacion; tambien se reserva el derecho de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias ó de pagar en una sola vez y á la par todos los bonos en circulacion al tiempo de efectuar el reembolso ó de rescatarlos, recibiéndolos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas al Estado.

Art. 14. Las amortizaciones serán semestrales á la par y por sorteo y se efectuarán el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año

á contar desde 1880. El 31 de Marzo y el 30 de Setiembre de cada año se sortearán los bonos que hayan de amortizarse en 30 de Junio y 31 de Octubre y los números sorteados se publicarán inmediatamente por tres dias consecutivos despues del sorteo en uno de los periódicos de mas circulacion en las ciudades de Lóndres, Paris, Francfort, Nueva York y Lima. El sorteo se hará en presencia del agente fiscal del Perú en Europa, del representante diplomático de la República en Lóndres en defecto de aquel, y á falta de este del agente consular de la República, de un notario público juramentado, de un representante de la casa financiera nombrada para esta deuda y de un apoderado del contratista si él lo quisiere. Se extenderá por duplicado acta del sorteo con especificacion de los bonos designados por la suerte y se remitirá uno de esos duplicados al Ministerio de Hacienda y Comercio, junto con la parte impresa en castellano del bono sorteado y cancelado y con los cupones que se hubieren cubierto.

Art. 15. Los bonos sorteados dejarán de ganar interés desde el 30 de Junio ó 31 de Diciembre subsiguientes á su sorteo, cualquiera que sea el dia en que se entregaren para su pago, si no se presentaren el dia señalado para su cancelacion.

Art. 16. Los bonos pagados con todos los cupones de intereses amortizados, serán anulados y cancelados en presencia de los mismos representantes de la República en Lóndres ó agente consular peruano, de un notario público juramentado, de un comisionado de la agencia financiera y de un apoderado del contratista, si él lo quisiere. Esta operacion se ejecutará oradando sus cuatro impresiones: la parte impresa en español se remitirá por el primer vapor al Ministerio de Hacienda; la parte impresa en aleman queda depositada en el banco de Inglaterra, la parte impresa en francés se trasmite al Ministro de la República en Lóndres, y la parte impresa en inglés servirá al agente financiero para comprobante de su cuenta general de capital é intereses.

Art. 17. Para que los bonos sorteados puedan ser pagados en las mencionadas sucursales de Paris, Francfort, Nueva York y Lima, la agencia financiera establecida en Lóndres pasará con la precisa anterioridad á dichas sucursales la razon de los bonos que hayan salido en suerte.

Art. 18. El interés de los bonos emitidos en virtud del contrato celebrado el 18 del mes actual, será pagado, y la amortizacion correspondiente se efectuará en los plazos y fechas prefijados, tanto en tiempo de guerra como de paz, ó sea que los tenedores sean súbditos de una nacion amiga, ú hostil á la República del Perú.

Art. 19. Los bonos de que se ocupan los artículos precedentes, quedan excentos en su totalidad de todo embargo ó secuestro, así como tambien de todo impuesto, derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

Art. 20. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gozan ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú y dichos bonos ó cupones pueden ser presentados en las aduanas y Cajas Fiscales de la República una vez sorteados y vencidos en pago de las cantidades que se adeudan al Gobierno, el cual admitirá dichos bonos en pago de tales créditos, así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

Art. 21. Para la debida garantía del pago de intereses de estos bonos, el Gobierno ofrece por este decreto, de una vez y por todo el tiempo durante el cual dichos intereses han de satisfacerse, el libramiento correspondiente contra la

se encuentran al lado de la línea entre Lima y el Callao; y es probable que á fines de Diciembre llegue la locomotora hasta algo arriba de la hacienda de Chosica, cerca de San Pedro Mama, ó sea 40 millas de distancia del Callao, esto es, si el trabajo sigue sin entorpecimiento ó interrupcion como hasta ahora.

No puede decirse con certeza qué número de kilómetros ó millas esten enteramente listos para recibir los rieles, á causa de que estará solamente en tal estado el terreno despues de que sobre él se haya traido el ya definitivo de creacion, pero sí puedo afirmar que el trabajo del terraplen se halla hasta 70 ó 71 kilómetros y que ademas hay trabajo puesto en las peñolerías de San Bartolomé entre 75 á 78 kilómetros.

Consta así que el terraplen ha llegado á 70 kilómetros ó sean 43 ½ millas, el que aunque no se halla dispuesto á recibir los rieles, á lo menos se puede llamar ó considerarse casi así en el estado actual, puesto que á la vez que está concluido en cuanto á trabajos fuertes, difíciles y pesados, le falta tan solo para su conclusion el limaje, fincas y unos ú otros trechos de cortes y rellenos, que meramente necesitan una gran acumulacion de peones para dejar el terreno listo y expedito para la última mano de obra; llegada la vez que se acerca la colocacion de los rieles, que avanzan á razon de 400, 500 y 600 metros diarios, á partir desde el término donde hoy se halla. Así con referencia á lo expuesto me es lícito contestar que el terraplen está á los 70 kilómetros ó sean 43½ millas distantes del Callao.

Toda la línea mide entre sus dos términos 209 kilómetros ó sean 130 millas y relativamente á este guarismo, recorriendo la locomotora hoy dia 21 millas, quedan 109 millas por recorrer; y hallándose el terraplen á las 43½ millas de distancia del Callao, quedan 86½ millas hasta la Oroya; si se hace la sustraccion sobre 70 kilómetros donde se halla ahora el terraplen puesto, quedan tan solamente 13 kilómetros ú ocho y media millas.

Creo haber contestado en este el contenido de la nota á que me refiero.

Dios guarde á US. — FEDERICO HOHAGEN.

Destruccion de la muralla de Lima para estacion.

Lima, Noviembre 16 *de* 1870.

En mérito de lo aducido por el contratista del ferrocarril de la Oroya en la presente solicitud: se le autoriza para que proceda á destruir la parte de la muralla que necesita para emplear los materiales que extraiga en terraplenar la esplanada en donde debe construirse en esta capital la estacion principal de dicho ferrocarril.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Nuevo estado de la obra.

Lima, Enero 31 *de* 1871.

Señor Coronel D. Manuel Santa María, Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En el informe que pasé á ese Ministerio en 21 de Octubre último, expresé que probablemente á fines de Diciembre próximo pasado, los rieles de la línea férrea en construccion, del Callao á la Oroya, estarian cerca de San Pedro Mama; y hoy tengo el gusto de manifestar á US. que estos ya llegan en el dia hasta k. 645; que el terraplen listo para recibir rieles está cerca de San Bartolomé en km. 72; que el fin del trabajo se halla entre km. 80 y 81, trabajándose vigorosamente en el trecho de km. 75 á 78, para vencer las fuertes peñolerías de San Bartolomé; sin embargo de que el trabajo desde km. 81 para adelante, sigue activamente bajo la direccion del muy trabajador y

concienzudo Herr Fink, el terraplen en peñolería hácia los trabajos fuertes en Cuesta Blanca, por Surco.

La línea final desde Cuesta Blanca hasta Songo y Surco por km. 85, ya se halla determinada; y los últimos estudios de la colocacion de la via por Surco y Huariquiña y el rio Uchumayo km. 96 ó estacion de Matucana, se están haciendo por el ingeniero señor Delgado, asistido por los señores Rey, Estrabeau y otros con mucho empeño y asiduidad; sin embargo de que el actual tiempo de lluvias no deja de entorpecer y dificultar mucho estos trabajos.

La colocacion de rieles entre Santa Ana y Cocachacra se hallará interrumpida, por algunas semanas, mientras se colocan los puentes sobre el rio, cuya llegada se espera; pero á los pocos dias de colocados estos, la locomotora estará en la estacion de Cocachacra á 45 millas del Callao y á mas de un tercio de la distancia total de ciento treinta millas que medirá la línea entre el Callao y la Oroya, para poder servir en aquel trayecto al público, en tanto que lo puede un ferrocarril en construccion, y lo que será probablemente á principios de Abril próximo.

No quiero decir con lo expuesto arriba, que estará concluida la línea desde el Callao hasta Cocachacra, y lista para ser entregada oficialmente al público, porque conozco los peligros de explotar una via férrea con terraplenes recientemente concluidos; pero no dejo de alimentar la esperanza de que desde que esté concluida, ya sea aprovechada por el transeunte, si me fijo en las sendas desde la Oroya á Lima, por donde ahora el hombre busca sus intereses con el sudor de la frente y la muerte y el peligro á cada paso. Los actuales caminos por donde hoy se trafica, son tales que no habrá impio, despues de concluido este ferrocarril y que haya transitado por aquellos, que no levante los ojos al cielo para pedir bendicion al Gobierno que lo hace.

A fin de que se conozca el estado actual del trabajo, séame permitido con referencia á los planos, hacer una lijera descripcion de él, observando antes que el trazo original de la línea como base de su remate, tuvo por fin principal comprobar la facilidad de ejecutarla, y que en este sentido dicho trazo debe tan solo servir de fundamento y rumbo, sobre el que se ejecuta la construccion con todas aquellas mejoras y cambios que el autor del proyecto puede no haber previsto y las que siempre resultan hasta en los estudios mas completos. El ferrocarril del Callao á la Oroya, como la línea madre, de la que nacerán mas tarde descendientes por todas direcciones, tiene, como fin principal, que tomar la mejor y mas ventajosa direccion entre sus dos términos, abriéndose paso por la cordillera de los Andes. Ejecutar la línea en el camino trazado en el proyecto con la mayor facilidad posible, y conseguir en su ejecucion la mejor solidez y seguridad, sin aumentar mucho el costo de la obra, deben ser las únicas miras para los perfeccionamientos prudentes para ella, en nuestro caso.

Si desde la estacion provisional del Callao (unida á un muelle de igual condicion en el mar, por el que se efectue el embarque y desembarque de los materiales del ferrocarril) andamos por el eje de la línea, esta se dirige por las haciendas Miranaves, Villegas, la Legua, Chacra-Puente, Chacra de Rosas, y pasando por un lado del camal y por el respaldo de la huerta de Conroy, llega con un camino de 12 km. á la Estacion de Lima, por Monserrat.

La curva de menor radio en este trayecto es cerca de 500 m. y la gradiente mas fuerte es de 1. 60 por ciento, y la média entre 0 y 12 km. es de 1. 09 por ciento. No hay obras de arte en este trecho, y todos los

albañales de cal y ladrillo sobre las acéquias están concluidos; en los lugares donde caminos reales y vecinales pasan por la línea, esta tiene sus pasajes, faltando sí las barreras previstas en el artículo 9º A; y está cercado el camino donde pasa por terrenos cultivados. Los taludes de los terraplenes y el lastre están conformes á las condiciones de la contrata y si en la colocacion de los rieles no se han observado estrictamente las reglas que para el cambio de temperatura se conocen, la juntura de los mismos con *fish-plates* permite esto hasta cierto punto.

Desde la estacion de Monserrat, el ferrocarril sigue por la márgen derecha del Rimac, pasa por debajo del primer arco del puente viejo y siguiendo siempre por el mismo lado del rio hasta el Martinete pasa por el puente que construyo Armero, donde mas tarde, concluido aquel, el pasaje del ferrocarril será por debajo de un arco, el que completará la armoniosidad de la obra en la calle de La Barranca, donde debe terminar. Desde el Martinete ya poco á poco la línea se aleja de la márgen del rio, pasando por el respaldo del Lazareto, Cementerio, Fábrica de pólvora hasta llegar sobre los terrenos cultivados y altos de Vicentelo por el lado del camino real, á cuyo lado desde entónces, sigue casi paralelamente por las haciendas de Quiroz, Santa Rosa, Encalada, Salinas, Zavala, Lomo Largo, Huanchihuailas y Santa Clara, en cuya hacienda y por esta km. 28. 8, se está construyendo actualmente la estacion secundaria obligatoria, segun las estipulaciones de compromiso. La mayor gradiente es de 2. 10 por ciento, y la gradiente média entre km. 12 y km. 29 km. 0.40 es de 1. 35 por ciento, siendo todos los radios de este trecho radios mayores. Hay en este trayecto un dique sólido de cal y piedra contra las aguas crecientes del Rimac, parte de muro seco, en una extension como de 300 m. de largo, como tambien un puente de cal y ladrillo de dos ojos, que á la vez sirve de boca-toma del acequion de Monserrat. El muro de defensa que domina el rio por su lado izquierdo, necesita unas lijeras correcciones en tiempo de seca, cuya necesidad ha enseñado el rio crecido en dias pasados. Fuera de esta falta se nota tambien la necesidad del arco del puente, de que ya hemos hablado anteriormente y la de varios trechos de relleno. Todos los albañales menores están concluidos en el trayecto de que nos ocupamos, faltando sí, los dos puentes sobre los acequiones de Surco por km. 22,130 y km. 26,697. La gradiente mayor es de 2.10 por ciento de km. 16.7 á km. 18.2 para subir á Vicentelo, de km. 25 á km. 26 por Lomo Largo, y de aquí para ganar la altura del camino del Huanchihuailas entre km. 27.6 y km. 28.8. La gradiente média es de 1.6 por ciento. Rieles, taludes &ª, están como en el anterior trayecto. La estacion de Santa Clara sobre el lado derecho de la via, se halla en construccion actualmente en un terreno á nivel de 220 m. de longitud. Está ya colocado aquí el tanque de agua segun ordenanza y tambien está ya colocado el desvio previsto. En estaca km. 28. 8 en Santa Clara pasa la línea por las haciendas de Santa Clara, Pacayal, Pariachi, Huascate, por los terrenos de las comunidades de Jimenez, Tuna, San Bartolomé, Tupicoche, San Damian y llega en km. 43,600 (lugar donde mas tarde convenga tal vez una parada, si no se quiere establecer en Santa Inés, donde hay un tanque de agua) á Chaclacayo, como un km. mas acá de Santa Inés. Las curvas en este trecho son todas de radio mayor y la gradiente mayor es de 2.20 por ciento de km. 42 á km. 43,400. Los albañales están en su mayor parte concluidos en esta parte, faltando sí, la colocacion de los puentes sobre las acéquias madres. Los taludes de los cortes y las murallas de

defensa por el lado del rio en este y el siguiente trecho necesitan la última mano. Sea que se ponga la parada en Chaclacayo ó en Santa Inés, conviene que haya una en uno de estos dos puntos; de preferencia en Santa Inés, por ser punto de concurrencia de muchos lugares á su rededor.

En este lugar me parece oportuno indicar que convendria enderezar el camino real desde el fin de la hacienda de Santa Clara adelante, haciéndolo tanto como sea posible paralelo á la via férrea y que esta mejora importante la podria hacer el empresario del ferrocarril tal vez con pocos gastos.

Desde km. 34.400 sigue la línea por la hacienda de Santa Inés, terrenos de Jurgado, Yanacota y de la Chosica hasta km. 53.34 ó al lugar que mas á propósito me parece para establer alli la tercera estacion principal de San Pedro Mama, por las razones que ya expuse á US. en una nota especial á este respecto. En este trayecto hay curvas menores, pero dentro de los límites de la contrata sin exceptuar la primera entre km. 47 y km. 48. La gradiente mas fuerte es de 2.40 por ciento y en el lugar para la estacion km. 53,340 á km. 53,360 hay una gradiente de solamente 0.30 por ciento. De allí para adelante ya comienzan gradientes de 3.85 á 4.00, por lo que desde este punto adelante, ya deben emplearse locomotoras que puedan vencer gradientes mayores.

Queda en este punto concluida la primera seccion.

De allí corre la línea por la hacienda Chosica hasta enfrente de la embocadura de la quebrada de Santa Eulalia por la márgen izquierda del Rimac y en aquel punto sube los terrenos cultivados de la hacienda Santa Ana, llegando los rieles puestos en el dia hasta km. 64.5: punto donde se colocará el primer puente para salvar el mal paso que hay por este lado del rio, segun las razones que expuse en nota especial que pasé á ese Ministerio. Al otro lado del rio sigue el terraplen listo para colocar rieles, pasa por el sitio donde debe construirse el segundo puente y sigue otra vez por este lado del Rimac (su márgen izquierda) hasta km. 72 ó 45 millas distantes del Callao. Desde km. 75 (donde debe construirse la estacion de Cocachacra) para adelante se halla el trabajo fuerte de la peñoleria de San Bartolomé, el que bastante adelantado en el dia está entre km. 80 y 81 ó 50 millas del Callao, faltando para poder seguir adelante con buen provecho, la llegada de la locomotora á Cocachacra, retardada principalmente ahora por la falta de los puentes de que habló arriba.

Segun lo anterior, fijándome en el tenor de los artículos 8º y 9º de la contrata entre el Supremo Gobierno y el empresario, no estoy por que sea entregada por ahora al público oficialmente la línea, ni desde el del Callao hasta San Pedro Mama, ni cuando la línea esté en Cocachacra desde el Callao á Cocachacra; pero á fin de que ya egerza su benéfica influencia, US. podría tal vez conseguir algun arreglo segun el que, ni se estorbase la rápida marcha de los trabajos, ni el público quedase privado del derecho de su explotacion. Cierto es que la ganancia por ahora no podria normar aquella medida á las entradas futuras que además seran mayores en tiempo de seca y cosechas que en tiempo de lluvias; pero no dejaría de hacerse un bien al público al darle el derecho de poder aprovecharse de la línea por precio equitativo, á su mismo riesgo y responsabilidad se entiende, desde que el Gobierno solamente podrá contestar por la vida y seguridad de los transeuntes despues de haber recibido y entregado la via oficialmente al público.

Sería de desear para la comodidad general que cuanto antes llegasen al empresario carros de primera y segunda clase, como tambien

carros para el trasporte de caballos y mulas, y entónces ya podrian conseguirse dàtos aproximados para la futura explotacion de la línea; y por poco que resultase, siempre sería ya un rédito producido por la transformacion de la riqueza nacional muerta, el huano, en riqueza viva, los ferrocarriles.

Antes de concluir debo indicar á US. que casi todos los ingenieros empleados sobre el terreno son del pais, lo mismo que la mayor parte de los sobrestantes, mayordomos, encargados de las estaciones de carga, bestias de trasporte, de materiales &, &.

Dios guarde á US.—FEDERICO HOHAGEN.

Seccion de Lima á Cocachacra abierta al tráfico del público.

Lima, Febrero 9 de 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que si bien no está aun definitivamente terminada la primera seccion del ferrocarril del Callao á la Oroya, no habiendo por lo mismo llegado el caso previsto en el artículo 9º del contrato de construccion celebrado con D. Enrique Meiggs, posible es verificar el tráfico por dicha seccion, á lo cual manifiesta estar llano el constructor.

2º Que es conveniente establecer, desde luego, dicho tráfico en servicio de los transeuntes y de la industria, no menos que de los intereses fiscales.

3º Que mientras se concluya la indicada seccion, no es posible verificar contrato con persona distinta del constructor.

4º Que estando vigente el privilegio concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, no debe permitirse el tráfico entre una y otra ciudad por distinta via.

Se resuelve:

1.º Desde el 20 del presente mes establézcase por el constructor D. Enrique Meiggs el tráfico provisional de Lima á Cocachacra y puntos intermedios de la línea férrea del Callao á la Oroya, circulando diariamente á lo menos un convoy de ida y otro de vuelta.

2.º Figure como máximun para el cobro de pasajes la siguiente escala:

TARIFA DE PASAJES.

DE SUBIDA.	Primera clase.	Distancia en K.	Segunda clase.
De Lima á Santa Clara	S. 1	17	S. 60
De Lima á Chosica	" 2	42	" 1 20
De Lima á Caracona ó Cocachacra	" 3	63	" 2
De Santa Clara á Chosica	" 1 50	25	" 1
De Santa Clara á Caracona ó Cocachacra	" 2	46	" 1 20
De Chosica á Caracona ó Cocachacra	" 1 20	21	" 80
DE BAJADA.			
De Caracona ó Cocachacra á Chosica	" 1 20	21	" 80
De Caracona ó Cocachacra á Santa Clara	" 2	46	" 1 20
De Caracona ó Cocachacra á Lima	" 3	63	" 2
De Chosica á Santa Clara	" 1 50	25	" 1
De Chosica á Lima	" 2	42	" 1 20
De Santa Clara á Lima	" 1	17	" 60

y por fletes 12½ centavos de sol por kilómetro para cada tonelada, de subida; y 9¾ centavos de sol por kilómetro para cada tonelada de bajada.

3º El contratista Meiggs abonará mensualmente al Estado la cantidad de dos mil soles, haciendo de su cuenta los gastos que demande el servicio de la línea, y quedando sujeto, en cuanto á este, á las disposiciones generales que el Gobierno dicte para las líneas férreas.

4º El contratista trasportará gratis las balijas del correo, y expedirá cuarenta libretas de pasaje para el servicio gubernativo. Los militares y empleados públicos en comision, la tropa, su equipo y menaje y toda carga perteneciente al Estado, será trasportada por la mitad de los precios establecidos para el público.

5º Este contrato durará solo mientras se termina definitivamente la construccion de la parte de esta via, si antes no tuviese por conveniente el Gobierno suspenderlo ó alterarlo.

Pase á la Direccion de Administracion para que haga notificar el presente decreto á D. Enrique Meiggs, y con su aceptacion, lo pase á la Direccion de Rentas para su cumplimiento.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Cambio de trazo.

Lima, Marzo 10 *de* 1871.

Vistos los anteriores oficios del ingeniero inspector del ferrocarril del Callao á la Oroya, manifestando lo conveniente que sería para el Gobierno variar el trazo de la via en el punto denominado Malpaso, igualmente que la estacion principal de San Pedro de Mama, y atendiendo á que el trazo de la via por el lado del Malpaso entre los 63 á 64 k. pasando por la hacienda de Santa Ana y el pueblo de Cocachacra, está expuesto á contínuos peligros por las piedras que se desprenden del cerro que está sobre dicha via, sirviendo además de obstáculo para el tráfico público; que para evitar ese mal paso, se puede construir, antes de él, un pequeño puente, que tomando la rivera opuesta del rio Rimac, siga la misma quebrada, hasta volver á salir por medio de otro puente, á fin de salvar ese mal paso, y quedará así la via mas segura y mas sólida y el ferrocarril contará con otro medio de explotacion, por la fácil comunicacion que se les proporciona á los pueblos ribereños; que iguales razones militan para variar la estacion de San Pedro Mama, que se halla designada en un terreno escaso ó irregular y sin comodidades para el servicio del mismo ferrocarril; que el sitio designado por el ingeniero inspector y que se halla comprendido entre k. 53-340 á 53-360 k. de la línea es el mas aparente por la suavidad de sus gradientes, su terreno nivelado, facilidad para la construccion de las oficinas del ferrocarril y además una estacion principal en la iniciacion de una futura poblacion, y de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 4ª del decreto de 18 de Diciembre de 1869, se resuelve: que se acepta la variacion de la via en el sitio denominado Malpaso, y el cambio de la estacion como se hallan designados por el ingeniero inspector, y por cuanto dichas modificaciones no afectan lo sustancial de la obra y no pueden llevarse á efecto sin que préviamente sean justipreciadas por los ingenieros, de los que uno debe nombrar el empresario Meiggs, se dispone: que el mencionado empresario nombre el que le respecta, entendiéndose que por parte del Estado lo es el ingeniero inspector, á fin de que acabadas dichas alteraciones se conozca si hay aumento ó ahorro para descontarse ó abonarse proporcionalmente sobre el precio total de la obra.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Comision de mensura.

Lima, Abril 20 de 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Obras Públicas.

Tengo la honra de decir á US. en contestacion á su respetable oficio fecha de ayer, que la comision para examinar y medir los terrenos, que por consecuencia de la construccion de los terraplenes para los ferrocarriles de Chancay y la Oroya, han quedado en ambos lados de la línea, practicó el dia 3 del corriente una visita de inspeccion en el rio, no habiéndolo hecho antes, en razon de que las fuertes crecientes del Rimac lo habían hasta entónces impedido. Quedó asimismo acordado que el arquitecto D. Miguel Trefogli, miembro de la comision, presentaría oportunamente el respectivo plano que determinase el número de metros cuadrados que han resultado aprovechados en ambas líneas. El referido arquitecto no ha podido hasta hoy realizar aquel trabajo, y á mérito del estimado oficio de US. á que contesto, le he recordado el cumplimiento de esa obligacion que espero deje satisfecha á la brevedad posible, á fin de que la comision pueda con la misma premura, cumplir con su encargo.

Dios guarde á US., S. M.—PEDRO A. DE LUVAWEN.

Las comisiones de informe son cargos concejiles.

Lima, Junio 5 de 1871.

Visto el anterior recurso del ingeniero D. Walter J. Morris, pidiendo la comision del dos y medio por ciento sobre el monto del contrato del ferrocarril del Callao á la Oroya, por haber emitido su informe en dicho contrato; y atendiendo, á que las expresadas comisiones son cargos concejiles y desempeñadas por todas las personas facultativas de un modo gratuito y sin retribucion de ningun género, por cuanto tienen la libertad de aceptar ó no los servicios que se les exigen; se declara sin lugar la presente solicitud del citado ingeniero Morris.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Orden para establecer guardianes en las encrucijadas.

Lima, Julio 26 de 1871.

Visto este expediente con lo expuesto por el Prefecto de este departamento; y teniendo en consideracion: que es necesario adoptar las medidas convenientes para que en lo sucesivo no se repitan hechos como el ocurrido el 12 del actual en la línea férrea de la Oroya á las inmediaciones de la hacienda de Huascata, y del que resultó la muerte de un niño y de cuatro bestias de carga que transitaban por el camino real, y en cuyo momento atravesó un tren, sin que los arrieros tuviesen indicacion alguna para evitar el peligro; se dispone: que la empresa del expresado ferrocarril proceda á establecer, en el dia, guardianes en los puntos fronteros á las haciendas que se hallan en el camino, á fin de que vigilen é impidan que se transite por el camino real en los momentos en que los trenes pasen por las inmediaciones de las referidas haciendas, á fin de impedir que se repitan acontecimientos desgraciados, como el acaecido en el dia mencionado; debiendo D. Juan de la Rosa Quintana, con arreglo á las leyes ejercer su derecho en cuanto á la indemnizacion de los daños y perjuicios que reclama. Trascríbase al Prefecto de este departamento para los efectos consiguientes.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Servicio de correos por el ferrocarril.

Estando expedita la línea férrea de la Oroya hasta el pueblo de Cocachacra, se pone en conocimiento del público: que la admi-

nistra recibirá comunicaciones diarias hasta el punto indicado, y hasta Matucana desde el 10 del presente.

EL ADMINISTRADOR.

Nota.

El estado de este ferrocarril en 22 de Setiembre de 1869 se lee en la página 17 de este tomo.

Línea telegráfica.

Lima, Enero 12 *de* 1872.

Teniendo en consideracion que para el buen servicio del ferrocarril de la Oroya es indispensable el establecimiento de un telégrafo paralelo á esa línea; que la propuesta que hace D. Enrique Meiggs es ventajosa para el fisco, no solo por el bajo precio que propone, sino por la economía que hará el Gobierno en su sostenimiento, acéptase la referida propuesta bajo las condiciones siguientes:

1ª D. Enrique Meiggs se obliga á construir una línea telegráfica del Callao á la Oroya, de un alambre número 8, con postes de fierro galvanizado y con aisladores protegidos con fierros, brazos de madera & y á instalar las oficinas telegráficas en las estaciones del ferrocarril con sus respectivos instrumentos, baterías, cambios y demas útiles necesarios para recibir ó trasmir los telegramas.

2ª La línea estará concluida seis meses despues de la fecha de este decreto.

3ª El Gobierno concede á la Compañia Nacional Telegráfica el permiso de colocar en los postes de su línea un alambre para el servicio especial de esa empresa.

4ª En compensacion del derecho que se concede á la Compañia Nacional Telegráfica por la cláusula anterior, esta empresa se obliga á conservar y reparar á su costa la línea del Gobierno y los útiles de las estaciones renovándolos cuando fuere necesario, sin gravámen alguno para el Estado.

5ª El Gobierno podrá hacer uso para los asuntos del servicio público del alambre telegráfico del ferrocaril, y en caso de interrupcion de dicho alambre ó del de la Compañia Nacional, ambos podrán usar del que se halle expedito.

6ª El precio total de la línea con todos sus aparatos y útiles es de 65,000 soles, que serán pagados al contratista, con el 10 por 100 que como garantía se le descuenta mensualmente del valor de los terraplenes del ferrocarril de Moquegua, reintegrándose esa suma cuando el fondo de garantía haya de ser devuelto.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion del interesado, se extienda la respectiva escritura, la que se otorgará con la intervencion del representante de la Compañia Nacional Telegráfica, y regístrese. — Rúbrica de S. E.— SANTA MARIA.

Estado del ferrocarril de la Oroya y otros.

Lima, Enero 25 *de* 1872.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En contestacion á la respetable nota de US., fecha 27 del corriente, tengo el honor de informar al Supremo Gobierno sobre el estado exacto en que se encuentran los trabajos de los ferrocarriles de Pacasmayo á Cajamarca, del Callao á la Oroya, de Ilo á Moquegua y de Arequipa á Puno, cuya construccion me está encomendada.

FERROCARRIL DE AREQUIPA Á PUNO.

Hay concluidas y prontas para recibir rieles, ó enrieladas, ciento seis millas de terraplen y cortes.

La enrieladura está concluida en un trayecto de veintiocho millas.

El gran viaducto de Arequipa, de 1,580 piés de largo, estará concluido en el presente mes é inmediatamente correrán los trenes sobre él.

La construccion de la via permanente ó sea la colocacion de durmientes y rieles, deberá suspenderse por unos tres meses, tiempo que tardará en concluirse el trabajo duro y difícil de las Lomas del Quisco.—Despues de esta interrupcion, el trabajo de enrieladura puede seguir sin dificultad material alguna, en direccion á Puno; teniendo esperanzas fundadas de concluir y entregar esta línea férrea en veinte meses de la fecha.

FERROCARRIL DEL CALLAO Á LA OROYA.

Sesenta y ocho millas poco mas ó ménos, de terraplen y cortes, ó sea la mitad del trayecto total de este ferrocarril, están concluidas á la fecha. La locomotora recorre la distancia comprendida entre el Callao y San Bartolomé. El trabajo entre este último punto y Matucana está en completa actividad actualmente, pero como esta seccion tiene cinco tuneles, un viaducto que será sin duda el mas alto del mundo, pues el estribo central tendrá doscientos cincuenta y dos piés ingleses de altura, y además, dos puentes de alguna consideracion, siendo todo este trabajo de lo mas rudo en su clase, no podrá estar lista para recibir rieles antes de ocho meses mas. Los tuneles alargarán este plazo aun, por cuya razon puede fijarse en un año desde la fecha, la época en que la locomotora recorrerá esta línea hasta Matucana. En dicha época tambien estarán concluidos los terraplenes y cortes, en un considerable trayecto mas adelante del mencionado punto de Matucana. Espero, además, que en lo que resta del año en curso, estarán concluidos los terraplenes y cortes en el espacio comprendido entre la Oroya y la cumbre de la cordillera, debiendo tener concluidos por consiguiente en la fecha fijada, todos los terraplenes y cortes de esta línea, menos unas treinta millas.

FERROCARRIL DE PACASMAYO Á CAJAMARCA.

Los terraplenes y cortes están concluidos en una extension de cuarenta y tres millas, existiendo á la fecha once millas enrieladas, las mismas que recorre la locomotora. La enrieladura avanza en la proporcion de ocho millas por mes. Esta línea está concluida hasta Guadalupe; y cuando llegue el puente de 600 piés de largo, por el que debe atravesarse el rio, y el cual se encuentra en camino, el trabajo de enrieladura avanzará con rapidez, de tal modo que los trenes podrán llegar á Guadalupe en Julio del presente año. En esa época podrá recorrer la locomotora unas sesenta millas mas adelante de la via permanente. Si puedo obtener los peones necesarios en tiempo oportuno, este ferrocarril estará concluido y entregado á fines del presente año.

FERROCARRIL DE ILO Á MOQUEGUA.

En la fecha existen cuarenta y cuatro millas, poco mas ó menos, de terraplenes y cortes concluidos, quedando por concluir diez y siete millas.

Hay veintiocho millas enrieladas, quedando treinta y tres por enrielar.

Espero entregar este ferrocarril completamente concluido y equipado, en Julio ó Agosto del corriente año.

Debo hacer presente á US. que los materiales, locomotoras, material rodante, etc. etc. llegan continuamente y en la proporcion que avanzan los trabajos.

Tengo el honor de remitir á US. un cuadro con el dibujo del gran viaducto de Agua de Verrugas en la línea del ferrocarril de la Oroya, el cual, como ya lo he expresado mas arriba, será el mas alto del mundo hasta la fecha.

Esperando dejar cumplidos los deseos de US. tengo la honra de suscribirme de US. A. S. S.—Pp. Enrique Meiggs—JUAN G. MEIGGS.

Mándase rematar el arrendamiento del ferrocarril entre Lima y San Bartolomé.

Lima, Febrero 3 de 1872.

Siendo conveniente á los intereses fiscales reportar algun provecho de la parte de la línea férrea de la Oroya que se halla expedita para abrirla al tráfico, se resuelve: que se saque á remate público ante la Junta de Almonedas de esta capital el arrendamiento de la seccion del indicado ferrocarril comprendida entre esta capital y San Bartolomé, conforme á las bases y condiciones que en seguida se expresan: fijándose para el acto del remate el dia 5 del mes de Marzo próximo.

1ª El Supremo Gobierno del Perú da en arrendamiento la primera seccion del ferrocarril de la Oroya que corresponde desde esta capital hasta San Bartolomé en vez de la estacion de la Chosica, dada anteriormente como término á esa seccion, por el plazo de dos años forzosos para ambas partes contratantes, que comenzarán á contarse desde la fecha en que se extienda la correspondiente escritura.

2ª El Supremo Gobierno hará entrega formal y oportunamente al adjudicatario del remate de la línea y de las estaciones del Callao, Lima, Chosica y Cocachacra; maestranza, dependencias, útiles, etc.; locomotoras, carros de primera clase, de segunda y de tercera, de carga y equipajes, quedando obligado el arrendatario, á la espiracion del contrato, á efectuar la devolucion sin mas deterioro que el inevitable y correspondiente al uso natural.

3ª El arrendatario es responsable de la destruccion, mala administracion, ó accidente posible de preverse que sufran la línea, las estaciones ó cualquiera de sus útiles.

4ª Es obligacion del arrendatario hacer de su cuenta todos los gastos de conservacion y reparacion precisos para mantener la línea en constante y buen estado de servicio, y las estaciones, máquinas, carros y demas útiles sin menoscabo y en perfecto aseo.

5ª En caso de destruccion parcial y súbita, ya en la línea ó en sus estaciones, proveniente de accidente inesperado como terremoto, inundacion ó incendio, el arrendatario lo pondrá sin pérdida de tiempo en conocimiento del Supremo Gobierno y procederá inmediatamente á hacer las reparaciones necesarias, á fin de que continúe con seguridad el tráfico. Dos ingenieros peritos, nombrados cada uno por cada contratante, valorizarán esas reparaciones y su importe será pagado al arrendatario por el Supremo Gobierno.

6ª No se admitirá proponente alguno á la licitacion que no hubiere depositado antes de las cinco de la tarde de la víspera del dia fijado para el remate la suma de 20,000 soles y el que obtenga el arrendamiento agregará á esta suma 10,000 soles mas, á fin de constituir así un depósito de 30,000 soles para garantizar cualquiera responsabilidad que pueda sobrevenirle durante el término del contrato.

7ª Fíjase como mínimun para la subasta la suma de 50,000 soles anuales que se pagarán en la Caja Fiscal de Lima por trimestres adelantados.

8ª Los proponentes, por el hecho de hacer postura en el remate, aceptan en todas sus partes las presentes bases, recayendo la subasta únicamente sobre el precio del arrendamiento.

9ª El arrendatario se sujetará para el cobro de fletes y pasajes de Lima hasta San Bartolomé á la adjunta tarifa, la cual no podrá sufrir alteracion alguna sin que precedan acuerdo y convenio mútuo entre ambos contratantes.

10. Se trasportarán gratis las balijas del correo y el empleado conductor; así como la tropa, jefes y oficiales que marchen en comision del servicio. Para el trasporte de los empleados civiles que trafi-

quen en comision, la empresa entregará en el Ministerio de Hacienda 40 libretas ó boletas de pasaje libre. Las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán la mitad del flete.

11. Estando en construccion el ferrocarril de la Oroya, el arrendatario se compromete á respetar la obligacion que impone al Gobierno el artículo 9º del contrato de construccion, por el cual el contratista tiene derecho para servirse de la línea gratuitamente, para la conduccion de rieles, máquinas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril. Cualquiera reclamacion del contratista y los perjuicios que le irrogue la falta de cumplimiento de esta estipulacion, serán de la responsabilidad exclusiva del arrendatario.

12. El contrato queda anulado de hecho, de mútuo convenio, y sin forma alguna de juicio, por falta de cumplimiento de cualquiera de sus cláusulas, y en caso de quedar de este modo anulado el contrato, el rematista responderá de las resultas con el depósito de 30,000 soles, sin perjuicio de las demas responsabilidades que le sobrevinieren.

Pase á la Direccion de Administracion del Ministerio de Hacienda y Comercio para que ordene su cumplimiento.—Rúbrica de S. E. —MASÍAS.

Lima, Febrero 5 de 1872.

Regístrese la suprema resolucion que precede, publíquese y pase á la Caja Fiscal de este departamento, para su cumplimiento, mandando poner los avisos que corresponden.—IZCUE.

Próroga.

Lima, Junio 22 de 1872.

En virtud de las razones expuestas por D. Enrique Meiggs en su anterior recurso; concédese la próroga de tres meses que solicita para la conclusion de la línea telegráfica de esta capital á la Oroya, quedando fijada en consecuencia la terminacion de dicha línea para el 16 de Octubre próximo.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Préstamo de material.

Lima, Enero 31 de 1874.

Apareciendo de los dos oficios que forman este expediente, que el ferrocarril de Chancay carece del suficiente material rodante para su servicio, y de algunos otros artículos, y que la línea de la Oroya puede proporcionarle uno y otro sin embarazo; autorízase al empresario de la última, para que entregue al administrador del primero, treinta carros de ganado, uno de bagajes, un carro de pasajeros de primera clase, uno de segunda y dos cambios, todo lo cual se deducirá del material fijado en la contrata del aludido ferrocarril de la Oroya.

Comuníquese, regístrese y archívese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

¿Quién paga por un caso fortuito?

Lima, Marzo 6 de 1874.

De conformidad con lo opinado por la Junta Central de Ingenieros, apruébase el trazo y perfil que ha presentado el empresario del ferrocarril de la Oroya D. Enrique Meiggs, de la línea provisional que proyecta construir en Matucana, para reemplazar la que ha sido cubierta por los materiales del derrumbe que recientemente ocurrió en ese lugar: y en cuanto á la cuestion que el mismo empresario ha promovido sobre quién debe sufrir las consecuencias de dicho derrumbe y costear los gastos de la nueva línea, no pudiendo decidirse este punto sin considerarlo antes con toda la atencion que merecen los intereses del Erario público; aplá-

zase para que bien meditado se resuelva despues separadamente.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Valor de las reparaciones del malecon del Rimac.

Tacna, Agosto 3 de 1874.

Habiéndose autorizado al Concejo Provincial de Lima, por decreto Supremo de 17 de Noviembre de 1873, para que hiciera ejecutar por órden del Gobierno las obras necesarias, á fin de resguardar los ferrocarriles de la Oroya y de Chancay de las crecientes del rio Rimac; y acreditándose por el presente expediente que eleva el citado Concejo, haberse emprendido la obra por D. Domingo Boza, quien ha gastado en ella segun los comprobantes adjuntos, la suma de 488 soles 70 centavos; se resuelve: que se pague por esta Caja Fiscal á D. Domingo Boza los 488 soles 70 centavos que reclama; aplicándose el gasto á la partida 740 del presupuesto general.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Ferrocarril de Cerro Azul á Cañete

Concesion.

Lima, Enero 4 de 1866.

Vista la solicitud de D. Estévan Crosby y Cª y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, se le concede permiso para construir un ferrocarril desde el puerto de Cerro Azul á la villa de Cañete, bajo las condiciones siguientes:

1ª El camino será de una via y tendrá ramificaciones á todas las haciendas del valle de Cañete.

2ª De las dos mil quinientas acciones de á cien soles cada una, de de que se formará la compañía, el empresario ofrecerá en venta al público la tercera parte, insertando al efecto en los periódicos los avisos respectivos por el término de sesenta dias;

3ª El Gobierno cede á la empresa los terrenos del Estado que sean absolutamente indispensables para la línea y la construccion de estaciones. Los de particulares serán abonados por dicha empresa, prévia tasacion;

4ª Es obligacion de la empresa dejar tapiados ó cercados los fundos que el camino divida y construir puentes sobre las acequias ó acueductos que atraviese;

5ª El camino se construirá á lo mas, en el término de un año y medio, desde la fecha de este decreto;

6ª Si en la explotacion de la línea se usa de locomotoras, el ancho de la via tendrá un metro, setenta centímetros contados desde los bordes interiores del riel;

7ª Durante la construccion del camino, se despacharán libres de derechos y podrán ser desembarcados en la rada de Cerro Azul, dando préviamente aviso á la aduana del Callao, los artículos necesarios, con su respectivo material rodante y oficinas accesorias. Una vez establecido el camino, pagarán derechos segun arancel;

8ª En cuanto á la tarifa de pasajes, se adopta desde ahora, como máximun en 1ª clase, cinco centavos por milla, y en 2ª la mitad. La tarifa de fletes se presentará opor

tunamente al Gobierno para su aprobacion;

9ª La presente concesion no tiene el carácter de privilegio.

Publíquese, comuníquese al peticionario y aceptadas por él las condiciones precedentes, procédase á otorgar por la Tesorería departamental la escritura correspondiente.—Rúbrica de S. E. — QUIMPER.

Nueva concesion.

Lima, Abril 13 *de* 1870.

Vista la anterior propuesta de D. Juan Manuel Montero y Rosas para la construccion de un muelle en el puerto de Cerro Azul y un ferrocarril de mocion á vapor, que partiendo de dicho puerto, termine en Cañete; y en atencion á que las líneas férreas son las que mas eficazmente contribuyen al desarrollo de la industria agrícola; acéptase dicha propuesta bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Juan Manuel Montero y Rosas, construirá por su cuenta, costo y riesgo, un ferrocarril de mocion á vapor y de via angosta que partiendo del puerto de Cerro Azul, termine en el Pueblo Nuevo de Cañete, y simplemente permiso para extender ramales que faciliten el trasporte de los productos de las haciendas de dicha provincia.

2ª El Gobierno concede al empresario, privilegio exclusivo por el término de 25 años para la construccion y explotacion del mencionado ferrocarril, vencido el cual, seguirá la empresa explotándolo como propiedad particular, por 90 años, concluidos los cuales, pasará en buen estado de servicio á ser propiedad del Gobierno.

3ª Se concede igualmente á la empresa, permiso para la construccion de un muelle en el puerto de Cerro Azul.

4ª La construccion de la línea y sus dependencias, así como los materiales que se empleen, serán de la mejor calidad y á satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione para inspeccionarlos.

5ª Durante el término del privilegio nadie podrá construir otra línea férrea entre Cerro Azul y Cañete.

6ª El Gobierno concede á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la línea, sus estaciones y demás dependencias, y en cuanto á los terrenos municipales de Beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

7ª La empresa quedará obligada á cercar á su costo todos los fundos que el camino divida, y á construir puentes sobre las acequias y acueductos que atraviese.

8ª La construccion de la línea y muelle, principiarán seis meses despues de firmada la escritura de concesion, debiendo quedar terminada dos años despues de comenzada la obra; mas si los trabajos no empezaren ó no se concluyeren dentro de los plazos dichos, se tendrá por cancelado el privilegio, salvo los casos fortuitos y demás reconocidos por derecho.

9ª Concluidos que sean los trabajos, el Gobierno hará reconocer por un ingeniero del Estado su solidez y seguridad para en seguida entregarse al tráfico público.

80. Quedan exceptuados de todo derecho fiscal, municipal ó de muellaje, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demás útiles necesarios para la construccion y conservacion de la línea, así como tambien los víveres para los trabajadores durante la construccion.

11. Se conducirán gratis las balijas del correo, y por la tropa y empleados del Gobierno, se cobrará la mitad del precio de tarifa.

12 La tarifa de pasaje y flete,

será aprobada por el Gobierno antes de entregarse la línea al dominio público.

13. Los trabajadores y empleados del ferrocarril quedan exceptuados de todo servicio militar, salvo los casos de guerra exterior, para los peruanos. No se impondrá á la empresa mas contribucion que las establecidas para los ferrocarriles en general.

Pase al Ministerio de Hacienda para que, previa aceptacion del interesado, se otorge la correspondiente escritura.

Comuníquese, publíquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Ferrocarril al Cerro de Pasco.

Ramificaciones del Ferrocarril Central Trasandino.

Concédense los estudios.

Lima, Enero 19 *de* 1872.

Al Señor D. Enrique Meiggs.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que como complemento del Ferrocarril Central Trasandino, se hace indispensable el estudio de las ramificaciones que deben unir la costa con todos los pueblos del interior, para proporcionar la exportacion de sus ricas producciones y además facilitar la comunicacion con el Atlántico; que conforme á los decretos de 22 de Setiembre de 1869 y 9 de Febrero de 1870 ha solicitado D. Enrique Meiggs verificar los estudios de las ramificaciones del citado ferrocarril hasta el Cerro de Pasco, Ayacucho por el valle de Jauja, y puntos navegables de los rios afluentes del Amazonas; acéptase dicha propuesta con exclusion de la parte relativa á Ayacucho que se halla terminada y debiendo el proponente observar las condiciones siguientes:

1ª D. Enrique Meiggs hará practicar los estudios de las ramificaciones del Ferrocarril Central Trasandino hasta el Cerro de Pasco y puntos navegables de los rios afluentes del Amazonas.

2ª Los mencionados estudios se harán por secciones, á costa del proponente, empleando para ello ingenieros contratados por él y con la intervencion del ingeniero que el Gobierno nombre al efecto, á fin de que los trabajos sean bien ejecutados.

3ª Terminados que sean los estudios de cada seccion ó ramificacion, D. Enrique Meiggs los pondrá á disposicion del Gobierno para que haga de dichos estudios y planos el uso que crea mas conveniente.

4ª El avalúo de los gastos hechos en los referidos estudios y planos se hará por una comision de ingenieros nombrados por el Gobierno y el proponente, y no le serán de abono si él fuere el ejecutor de dichas ramificaciones, porque se consideran como parte del precio de la construccion de la obra, mas si fuere persona distinta, esta abonará al contratista el valor de los mencionados estudios y planos.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion de D. Enrique Meiggs se proceda al otorgamiento de la respectiva escritura.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Modificacion.

Lima, Marzo 20 *de* 1872.

En vista de las razones expuestas por D. Enrique Meiggs, concesionario del estudio de las ramificaciones que deben partir del Ferrocarril Central Trasandino al Cerro de Pasco y puntos navegables de los rios y afluentes del Amazonas, se declara: que á los seis meses de presentados por Meiggs los estudios á que se refiere el artículo 4º del supremo decreto de 19 de Enero último, el Gobierno abonará su valor, quedando en esta parte modificado el artículo 4º y vigente en lo demas que contiene.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura adicional.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Ferrocarril del Cerro á Pasco.

Estudios del trazo.

Lima, Diciembre 18 *de* 1864.

Estando el Gobierno autorizado por la ley de 8 de Noviembre último para contratar la construccion de los ferrocarriles que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad, de conformidad con lo expuesto por la Direccion de Obras Públicas y dictámen del Fiscal de la Corte Suprema: se acepta la primera y única propuesta que se ha presentado hasta hoy, hecha por D. Enrique Orbegoso, Wyman, y demas socios por quienes representa, para la construccion de un camino de hierro, que parta del Cerro de Pasco á la ciudad, atravesando por la ribera de Quillocacha, Sacrafamilia y Tinashuasco, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Se admite como postor ó empresario á D. Enrique Orbegoso, Wyman, y demas socios, para la construccion de un ferrocarril que partiendo del Cerro de Pasco á la ciudad, atraviese por la ribera de Quillocacha, Sacrafamilia y Tinashuasco;

2ª Los empresarios D. Enrique Orbegoso, Wyman y demas socios darán una fianza de tres mil pesos para asegurar al Gobierno que concluirán el estudio del trazo preliminar de dicho camino en término de seis meses contados desde la fecha;

3ª Si los empresarios D. Enrique Orbegoso, Wyman y Compañia no concluyeren el trazo preliminar en el plazo señalado, queda de hecho sin efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno la fianza á que se contrae la cláusula anterior;

4ª El estudio priliminar á que se refiere el inciso primero del artículo primero de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido como ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios;

5ª El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:

1º El plano general de la línea con especificacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de cien me-

tros, cuando menos á derecha é izquierda, si en estas zonas hay pueblos, haciendas ú objetos notables. El plano será de una escala de un centímetro por cada cinco metros ó sea 1/5,000:

2º Perfil longitudinal. Se aplicará la misma escala anterior para los horizontales y un centímetro por cada cinco metros ó sea 1/500 para los verticales:

3º Un informe ó memoria descriptiva del proyecto, en que se expresen con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer, su utilidad y producto; descripcion general del terreno que se atraviesa, rádios mínimos de las curvas y otros datos igualmente generales; número de estaciones y apartaderos y aun cuando no se presenten los planos de estos, se dará idea de su calidad;

4º El presupuesto general dividido en secciones: 1º cantidad del movimiento de tierra y su costo, separando los cortes de los terraplenes y detallando los lugares que estos ocupan con relacion al perfil longitudinal: 2º costo del material expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metro de largo, su forma, peso de los clavos, coginetes y demas piezas que se emplean. Costo de la colocacion de la via, estaciones, talleres, etc.: 3º obras de arte, como puentes, tuneles y otras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlos y su precio é indicando el sistema que se prentende adoptar: 4º material rodante detallando el número de locomotoras, coches, carros, etc. con sus respectivos precios; 5º gastos generales como pago de ingenieros, gastos de estudios, y demas de administracion y contabilidad y en general todos los indispensables para la contruccion de la obra.

6ª La aceptacion de esta propuesta no limita la facultad del Gobierno para admitir otras que faciliten la realizacion de la obra.

7ª Presentados al Ministerio todos los datos que se solicitan por los artículos precedentes, pasará el Gobierno estos trabajos á la Direccion de Obras Públicas para que esta los examine y estudie, comisionando á uno de los ingenieros del Estado, que, de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto del monto á que ascienda la construccion del camino;

8ª Luego que estos nuevos trabajos se hallen concluidos, los remitirá el Gobierno á una junta de ingenieros, y con el parecer de ella los someterá á una junta de comerciantes de reconocidas luces y probidad para que formule el proyecto del contrato:

9ª El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea, á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado, siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de la línea, á los actuales proponentes y á los que lo hubieren verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios.

Trascríbase esta resolucion al Prefecto de Junin, haciéndole las prevenciones acordadas. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GOMEZ SANCHEZ.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal dice: que la peticion de los empresarios del ferrocarril de Pasco, para que V. E. declare que los planos presentados se consideren como estudio final, es contraria á las disposiciones contenidas en los párrafos 2º y 3º y siguientes de la ley de 8 de Noviembre de 1864. Ella exige que despues de presentados al Gobierno acompañados del presupuesto y de los datos necesarios para conocer la utilidad y productos de la empresa, se estudien en la Direccion General de Obras Públicas y se co-

misione á un ingeniero del Estado, que, de acuerdo con el nombrado por la empresa forme el trazo final y rectifique el presupuesto. No habiéndose, pues, llenado estos requisitos que la ley exige y no pudiendo tampoco pedirse el cumplimiento de un contrato, que como el presente, se ha celebrado bajo condicion suspensiva, no está en la facultad de V. E. dispensar su cumplimiento, ni ménos en asunto que va á gravar al Erario Nacional y comprometer las garantías del Gobierno. Los privilegios son odiosos por su naturaleza y su concesion se interpreta estricta y rigurosamente segun el tenor literal y el texto de la ley. La empresa del ferrocarril de Pasco producirá beneficios directos al ramo de mineros é indirectos á la riqueza pública, y la proteccion que el Gobierno le preste debe ser arreglada á las leyes. Antes, pues, de que sea bien conocida y estudiada esta empresa, como manda la ley, no puede V. E. acceder á la peticion de los empresarios, sino ordenar que arreglen á ella sus procedimientos: cualquiera dispensa que se les concediese con infraccion de la ley del caso, haría nulo el contrato y daría mérito para que se hiciesen interpretaciones antojadizas. En estos dias se han hecho revelaciones acerca de ciertos manejos, empleados para obtener los privilegios concedidos á los empresarios de los ferrocarriles de Islay, Pacasmayo, etc., sobre lo que llama el Fiscal la atencion de V. E. Si acaso resultare ser cierto lo que se dice, esas concesiones deben reputarse nulas, conforme á los artículos 1236 á 39 del Código Civil. En vista de lo expuesto podrá V. E. resolver.

Lima, Agosto 5 de 1865.—PAZ SOLDAN.

Informe sobre rectificacion de los estudios.

Lima, Marzo 23 de 1866.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Gobierno y Obras Públicas.

En conformidad con el mandato de US. fecha 7 de Diciembre próximo pasado, marché en compañia del ingeniero de la empresa del proyectado Ferrocarril Mineral del Cerro de Pasco á rectificar los estudios de esta línea.

Examiné y estudié con la mayor minuciosidad dicha línea, y he visto que el estudio preliminar se habia hecho con toda prolijidad y que ninguna alteracion de importancia se podia hacer en todo el curso de la línea. No he juzgado, pues, necesario hacer nuevos planos, porque los presentados en el estudio preliminar llenan todos los requisitos exigibles, y solo hubiera sido un trabajo repetido y por consiguiente inútil é innecesario.

Los sitios en que deben construirse puentes están perfectamente elegidos y no presentan dificultad alguna, y el trayecto general de toda la línea está bien escogido, tanto por la estructura del terreno como por la comodidad del público. Sin embargo, me parece necesario exigir de la empresa la construccion de un puente sobre el camino, á la entrada de Quillacocha, en el sitio en que la línea cruza este camino á una elevacion de veinte piés, y por consiguiente he juzgado oportuno señalar en el presupuesto que ahora presento, una cantidad para su construccion.

En la línea hay dos gradientes algo fuertes, la una al salir del Cerro de Pasco, y la otra al final del camino, al llegar á la Villa de Pasco; pero estas gradientes son inevitables por la naturaleza del terreno y se debe tener presente que los trenes, al subir cualquiera de estas dos pendientes, se encontrarán necesariamente con poca carga, pues antes de subir la que está cerca de la Villa de Pasco, ya se habrán quedado la mayor parte de los wagones en las distintas haciendas del camino, y al ascender la que se encuentra antes de entrar al Cerro, los wagones irán ya vacios; por consiguiente máquinas de regular poder serán suficientes para el tra-

bajo de la línea, si se atiende tambien á que no se requiere una gran velocidad.

El presupuesto de la compañía se ha hecho para construir una línea de 5½ piés de ancho, porque así lo exigia la Direccion de Obras Públicas; yo considero esta demasiada anchura para una línea cuyo principal objeto es el trasporte de metales, y tambien porque no es probable que la línea en cuestion se llegue á unir con otra antes de muchos años, ó antes de que sea necesario cambiar los rieles y durmientes en la línea de que me ocupo. Soy de parecer que una línea de 3½ piés de anchura, llena todos los requisitos de esta ó de cualquiera otra que en el interior de la República se llegase á plantificar, y estoy persuadido de que líneas de esta anchura dejarian, en igualdad de circunstancias, utilidad donde las mas anchas dejarian pérdidas, y esto fomentaria y facilitaria la construccion de vias férreas en el interior de la República. En Gales en Inglaterra existen en la actualidad líneas minerales que tienen solo dos piés de ancho, y tambien existe una de 2½ piés para el tráfico de pasajeros, que ha dado muy buenos resultados, y en Queenland en Austria se están construyendo todas las líneas de 3½ piés de anchura.

En vista pues de las razones aducidas en el acápite anterior, he formado dos presupuestos: el uno para una línea de 5½ piés y el otro para una de 3½ piés. Al examinar el presupuesto presentado por la compañía, he notado que propone usar rieles de 45 libras por yarda: yo los considero demasiado lijeros para ser empleados en una línea tan ancha, que requiere un material rodante de mucho peso.

En mi presupuesto propongo que se empleen rieles de 60 libras por yarda para la línea mas ancha, y son, en mi opinion los mas lijeros que se puede usar; y de 45 libras por yarda para la línea de menos anchura.

Por mi presupuesto, verá el Gobierno que hay una economía de cerca de $ 450,000 en favor de la línea de 3½ piés y al mismo tiempo llenaria el objeto de un modo tan seguro como una línea mas ancha.

En el mismo presupuesto de la Compañia el precio de los durmientes parece á primera vista exorbitante, pero cuando estuve en el Cerro me informé sobre este particular, y de los datos recogidos me he convencido de que no puede hacerse rebaja alguna en este; pues la madera tiene que ser traida á lomo de mula desde la montaña, y una mula no puede conducir mas que un durmiente de aquellos que necesitaria la línea ancha.

El presupuesto me parece bien moderado, y creo que seria difícil encontrar un contratista que construyese esta línea á ese precio.

El costo por milla en la línea ancha asciende á poco mas de $ 70,000 y en la angosta $ 54,000.— El término medio del costo por cada milla en Inglaterra es $ 168,000, en Francia $ 108,000, en los Estados Unidos $ 52,000 y en la India $ 78,000.

Si se compara el costo de este ferrocarril con el de los que llevo indicados, se verá que es mucho menos que el de los dos primeros paises citados, algo menos que el de las líneas de la India, pais análogo á este, y solo excede al de los Estados Unidos, en donde se construyen ferrocarriles muy inferiores y en el que la madera es muy abundante. Cuando se considera que solamente en la conduccion de materiales para este ferrocarril tendrán que emplearse mas de $ 480,000, para la línea ancha y mas de $ 340,000 para la angosta, queda uno convencido de que el presupuesto á que me refiero, es muy moderado.

De los datos adquiridos tengo la seguridad que este ferrocarril producirá mucho mas del 7 p%, que

es la garantia que el Gobierno concede á esta clase de empresas, y por consiguiente, nunca tendrá que hacerse efectiva dicha garantia.

El bien que reportaria al mineral en particular y al pais en general si se llega á plantificar esta via férrea, es incalculable, y no se puede ocultar á la alta penetracion de US. el saber que desaparecerán los obstáculos que ahora existen en ese mineral, que impiden su desarrollo y prosperidad, porque aunque es notorio que en el Cerro de Pasco existe una gran abundancia de metales de plata, la produccion no es la que debia ser, por las grandes dificultades para la conduccion de estos de las minas á las haciendas de beneficio.

Con lo expuesto creo haber dejado concluido este informe y haber cumplido estrictamente con la comision que el Gobierno tuvo á bien encomendarme.

Dios guarde á U S.—S. S.—JOSE HINDLE, Ingeniero del Estado.

Convocatoria.

Lima, Agosto 10 *de* 1866.

Habiéndose terminado la rectificacion de los estudios del ferrocarril del Cerro de Pasco á la ciudad del mismo nombre, y formado el presupuesto de la obra por el ingeniero del Estado D. José Hindle, comisionado al efecto; se resuelve: que se convoque licitadores por el término de ciento veinte dias, para que mejoren la propuesta presentada por D. Enrique O. Wyman y Cª con la condicion estipulada en el artículo 9º de dicha propuesta. Publíquese en el periódico oficial, con la propuesta de su referencia y el informe expedido por el ingeniero de Estado D. José Hindle.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

(9º El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea, á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado, siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de la línea, á los actuales proponentes y á los que lo hubieren verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios.)

Aviso oficial.

En virtud de lo dispuesto en la anterior resolucion, se convoca licitadores, por el término de ciento veinte dias, para que mejoren la propuesta presentada por D. Enrique O. Wyman y Cª para la construccion del ferrocarril del Cerro de Pasco á la ciudad del mismo nombre; advirtiéndose que la empresa que sea preferida, estará obligada á abonar á los señores Wyman y Cª el valor de los estudios que han emprendido, y que, en igualdad de condiciones, será preferida la propuesta que hagan los expresados Wyman y Cª, si tuvieran por conveniente modificar la que tienen presentada.

Las propuestas se presentarán cerradas á esta Secretaría.

Vista fiscal.

Exmo. Señor.

Despues de mas de dos años de largas y prolijas tramitaciones para arreglar el contrato de un ferrocarril del Cerro á la ciudad de Pasco, promovido por D. Enrique Weyman y Cª y en cuyo expediente ha sido oido el Ministerio Fiscal; fué al fin aceptado dicho contrato por el anterior Gobierno en 26 de Setiembre de 1867 en los términos y condiciones que aparecen de su contenido y sobre las bases presentadas por una comision compuesta de respetables comerciantes. El testimonio legalizado del expediente ha sido presentado á este Ministerio que lo ha examinado con detencion para ver si habia algun vicio intrínseco que necesitara reparacion y no ha descubierto otro,

pero reparable, que el que pudiera atribuirse á la autoridad del Gobierno que lo aceptó á nombre de la Nacion en obedecimiento á la ley de 8 de Noviembre de 1864 y en beneficio de la industria minera, principal fuente de la riqueza pública; pero los contratos civiles que se perfeccionan por el consentimiento de los contratantes, arreglados á las leyes, producen entre ellos obligaciones recíprocas y no pueden quedar expuestos á las contingencias y vicisitudes de la política, ni ménos resolverse ó recindirse, sino en la forma y modo que prescribe el derecho. No seguir estas reglas invariables de justicia, sería destruir la confianza pública, base del crédito de todo Gobierno. Solamente cuando los contratos son dolosos, lesivos ó contrarios á las leyes ó intereses de la Nacion, deben ser sometidos á la accion judicial. Felizmente nada parecido puede objetarse al celebrado con Weyman; por ello y para evitar posteriores cuestiones é incertidumbres, puede tambien V. E. prestarle su ratificacion, y con ella darle nuevo vigor, conforme al artículo 2,283 del Código Civil.

Hecha la indicada ratificacion, podrá V. E. acceder á la solicitud de Weyman y Cª, y mandar al Prefecto de Junin, que en observancia de las cláusulas 16 y 17, modificadas por el artículo 4º del decreto de aceptacion, en que convino el empresario, proceda á expedir las órdenes que sean convenientes segun lo pactado, para cuyo efecto se le trascribirán las citadas cláusulas, dando cuenta á V. E. de lo que practicare con el respectivo informe.

Lima, Febrero 21 de 1868.—PAZ SOLDAN.

Ratificacion de la contrata.

Lima, Marzo 28 *de* 1868.

Visto este expediente y atendiendo á las ventajas que reportará la ciudad del Cerro de Pasco con la plantificacion de un camino de fierro que, atravesando por las riberas y pueblo de Quillacocha y Sacrafamilia, facilite á la industria minera los medios de movilidad y desarrollo, y siendo una de las principales miras del Gobierno proteger todas las obras que como la presente contribuyan á la prosperidad de los pueblos; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema: se ratifica la contrata celebrada con tal objeto por D. Enrique Orbegoso Wyman y Cª, su fecha 26 de Setiembre del año próximo pasado, ordenándose al Prefecto de Junin, que en cumplimiento á lo dispuesto en las cláusulas 16 y 17 del proyecto de contrato presentado en 30 de Abril del mismo año, modificadas por el artículo cuarto del citado contrato de 26 de Setiembre, proceda á expedir las órdenes convenientes, para cuyo fin se le trascribirá el referido artículo y cláusulas expresadas, debiendo dicho funcionario dar cuenta á la posible brevedad de lo que hubiere practicado. Pase al Ministerio de Hacienda para que se sirva disponer que por la Tesorería de este departamento se extiendan las respectivas escrituras de ratificacion de la expresada contrata, y la de fianza por la cantidad de 10,000 soles, á que se obligó la sociedad Wyman y Cª

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—LA FUENTE.

Contribuciones.

Lima, Noviembre 6 *de* 1868.

Siendo atribucion exclusiva del Poder Legislativo imponer contribuciones, segun los artículos 59, § 50 y 80 de la Constitucion, y no correspondiendo al Poder Ejecutivo eximir á nadie del cumplimiento de las que legítimamente se impongan; se declara sin lugar la solicitud de la empresa del ferrocarril mineral de Pasco, en cuanto á quedar excento de las contribuciones impuestas por la autoridad le-

gislativa; y se declara que la empresa no está sujeta á otra alguna que provenga de otra autoridad.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

Construccion de un muelle.

Lima, Enero 7 de 1869.

Debiendo el Gobierno proteger todas las empresas que como los ferrocarriles son de grande importancia, y estando llamado el del mineral de Pasco á contribuir muy poderosamente al desarrollo y progreso del departamento de Junin, y proponiendo sus empresarios construir de su cuenta un muelle particular en el puerto de Chancay, por necesitar de este auxilio para internar con mas facilidad y prontitud los materiales destinados para dicha obra, sin exigir privilegio ni gravámen alguno, sino la sola posesion de los terrenos del Estado de libre disposicion en la extension necesaria para construir almacenes de depósito: se autoriza á los empresarios del ferrocarril intermineral de Pasco, don Enrique O'Wyman y Cª, para que puedan construir, de su cuenta, un muelle en el puerto de Chancay, en el sitio y forma que designan en el plano que presentan, con solo el objeto de internar por él los materiales que necesiten para la obra del ferrocarril, sujetándose á las órdenes y reglamentos que dicte la administracion de la aduana del Callao, para cautelar los derechos fiscales: se les concede tambien el uso y posesion de los terrenos del Estado de libre disposicion, que fueren bastantes para construir almacenes de depósito, con cuyo objeto se pasará este expediente á la Prefectura para que el Subprefecto de la provincia designe, de acuerdo con los empresarios, los terrenos que puedan proporcionárseles para el indicado fin, en cuya posesion se mantendrán hasta que se concluyan los trabajos de dicho ferrocarril y el Gobierno disponga lo conveniente; debiendo la prefectura tan luego como haya dado cumplimiento á esta disposicion, devolver el expediente á este Ministerio.

Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Devolucion de derechos.

Lima, Junio 21 *de* 1869.

Habiéndose dispuesto por el artículo 10 de la contrata celebrada con los empresarios del ferrocarril intermineral del Cerro de Pasco que todas las máquinas, útiles y demas artículos que se importen del extranjero con destino y aplicacion á la mencionada empresa, queden exentos de todo derecho fiscal y municipal; y debiendo el Gobierno acordarle toda proteccion á dicha empresa, que ya se halla plantificada; en consideracion á los importantes beneficios que debe dar al departamento de Junin y á toda la República, se dispone: que la aduana del Callao devuelva al agente de la empresa D. Tomás Conroy los 12 soles 50 centavos cobrados indebidamente por derechos del afrecho importado por la empresa, y se cancele la fianza otorgada por el pasto seco que tambien se introdujo por ella, en virtud de que estos artículos como otros de su especie, tienen que emplearse en las bestias que conducen los útiles para la mencionada obra.

Rúbrica de S. E. — FERREYROS.

Garantía.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Vista esta solicitud con lo expuesto por el Señor Fiscal; y no creyendo el Gobierno conveniente á los intereses del fisco cambiar la garantía del 7 por ciento que en 26 de Setiembre de 1867 se concedió al ferrocarril del mineral de Pasco, sobre el capital de un millon trescientos mil soles por la del mismo 7 por ciento sobre las obligaciones que la compañía del expresado ferrocarril emita por una suma que no

exceda de ochocientos mil soles, se resuelve: que no se acepta dicha novacion y que queda vigente la garantía concedida en 26 de Setiembre de 1867.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Estado del camino.

Cerro de Pasco, Noviembre 15 *de* 1870.

Señor Subprefecto.

Cumpliendo con la comision que US. se ha servido confiarnos y deseando corresponder á la confianza depositada en nosotros, hemos recorrido en la mañana de hoy la línea principal del ferrocarril mineral de esta capital, habiéndola encontrado en el estado siguiente:

De la estacion principal hasta los desagües de la hacienda Puca Ingenio, perfectamente enrielada; de este punto hasta la hacienda Santa Isabel, regularmente terraplenada, y de este punto á Pasco, sin otro trabajo que la fábrica de los estribos para un puente principal y varios acueductos. Debemos advertir tambien que en el trayecto que recorre la línea desde los desagües de Puca Ingenio hasta Santa Isabel, se encuentran concluidos los estribos de cal y piedra que deben recibir les puentes de fierro en los rios Tayayoc, San Miguel y Urcos.

De lo expuesto se deduce, pues, que las quince millas que debe recorrer la línea férrea de este mineral, pueden calificarse de la siguiente manera:

Enrieladas	4½
Listas para recibir durmientes	2½
Por terraplenar	8
Total	15

EZEQUIEL GAGO. — JOSE GUTIERREZ. — CARLOS S. CONROY.

Servicio de los bonos.

Lima, Diciembre 19 *de* 1871.

No habiéndose determinado en el decreto de 21 de Abril último el modo como se debe verificar el servicio de los bonos del ferrocarril intermineral de Pasco, mandados emitir bajo la garantía del Gobierno por suprema resolucion de 10 de Marzo último; se dispone: que los intereses de esta deuda se satisfarán semestralmente al vencimiento de los cupones que contiene cada vale, debiendo verificarse la amortizacion de estos en los meses de Enero y Julio de cada año, por sorteo, y á la par, en la forma establecida para la amortizacion de los vales que formaban el empréstito nacional, con cuyo fin los empresarios del expresado ferrocarril depositarán en la Caja Fiscal del Departamento, en los dias 2 de Enero y 1º de Julio de cada año, los veinte mil soles que importa el servicio semestral de dicho empréstito.

Regístrese, comuníquese y publíquese y pase á la Direccion de Contabilidad General para su cumplimiento, comenzando desde el próximo Enero.—Rúbrica de S. E. —MASÍAS.

Próroga.

Lima, Junio 10 *de* 1874.

Visto este expediente promovido por el directorio del ferrocarril mineral del Cerro de Pasco, pidiendo se prorogue á tres años mas el plazo de cinco años vencidos el 1º del mes en curso, que se le otorgó por la cláusula 31 de la contrata celebrada con el Gobierno en 26 de Setiembre de 1867, ratificada por decreto supremo de 28 de Marzo de 1868, para dejar expedito dicho ferrocarril; alegando en apoyo de su peticion los graves y numerosos impedimentos, imposibles de preveerse en toda su magnitud, que han sobrevenido al realizar los trabajos, por lo que no obstante su perseverante empeño y sus fuertes desembolsos, no ha logrado llenar su compromiso; y resultando de los documentos agregados, que real-

mente la compañia ha puesto todos los medios de su parte para no faltar á lo estipulado, habiendo trabajado con constancia y vencido con los mayores esfuerzos y gastos, obstáculos de consideracion como los opuestos por la naturaleza, mediante extraordinarias lluvias que inhabilitaban á menudo los caminos y destruian los terraplenes hechos; los provinientes de la falta de elementos de acarreo debidos á circunstancias puramente locales y que la obligaron á organizar un arrieraje propio, invirtiendo en él una fuerte suma; y demas causas poderosas de retardo que se expresan y que constituyen otros tantos casos que pueden calificarse de fortuitos, casos que segun la cláusula 31 citada, quedan determinados como justas excepciones para extralimitarse en el plazo concedido; y resultando además, que los trabajos están hechos en gran parte y acopiados casi todos los materiales para terminar la obra, cuya practicabilidad no es dudosa, siendo al mismo tiempo clara su importancia; de conformidad con lo dictaminado por el Ministerio Fiscal; se concede á la compañia recurrente, el nuevo plazo de tres años que solicita, contados desde el 1º del presente, para dejar expedito al tráfico el ferrocarril mineral del Cerro de Pasco, quedando subsistente en cuanto á la multa y demas que contiene, la cláusula 31 del citado contrato de concesiones, para el caso de no cumplir en este nuevo término.

Comuníquese y regístrese, devolviéndose al interesado los documentos que acompaña.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

---

la línea á otra empresa no podrá hacerse sin prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno, quien se reserva el derecho de sustituirse al comprador por el mismo precio, y en ningun caso podrá trasferirse la propiedad del camino á ningun Gobierno ó estado extranjero.

18. El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, esté ó no concluido, por el precio de tasacion que se fijará por peritos que nombrarán el Gobierno y la empresa.

19. La empresa se considerará siempre nacional, y cualquiera cuestion relativa á ella será resuelta definitivamente por los tribunales de la República, conforme á las leyes del pais y sin ninguna intervencion diplomática. Lo mismo queda establecido respecto de cualquiera individuo ó asociacion á quien la actual empresa trasfiera sus derechos.

20. La empresa queda sujeta en todo á las leyes y reglamentos de policía y seguridad que se dicten respecto de los ferrocarriles.

21. Si fuere necesario construir otra línea que atraviese la que por el presente se concede, la empresa no podrá impedir que sus rieles sean cortados por los de la nueva via.

22. Los cercos, puentes, caminos y cauces públicos ó privados que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que los caminos queden expeditos, que no se entorpezca el tráfico, ni sufran daño alguno los propietarios.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para que prévia aceptacion de los proponentes, se otorgue la correspondiente escritura.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Modificaciones.

Lima, Enero 28 de 1871.

Visto el presente recurso de D. Federico Blume solicitando que en el decreto de 6 de Agosto del año próximo pasado, en que se le concede permiso para plantificar por su cuenta un ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco, se hagan las modificaciones que indica; y atendiendo á que el Gobierno debe fomentar y proteger todo género de empresas útiles, y entre estas el establecimiento de ferrocarriles, por los benéficos resultados que están llamados á producir y por los fuertes capitales que se necesita emplear en su construccion; se dispone:

Que se consideren en el referido decreto de concesion de 6 de Agosto citado las siguientes modificaciones:

1ª El empresario D. Federico Blume tendrá en la expresada línea férrea un privilegio de 25 años.

2ª El ancho de la via podrá ser de 2 piés 6 pulgadas, cuya dimension se considera suficiente para el tráfico, para la seguridad de los pasajeros y para el servicio público.

3ª Si el Gobierno quisiere comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y sus dependencias, solo podrá verificarlo de mutuo convenio con la empresa, quedando modificado en este sentido lo prescrito en el artículo 18 del precitado decreto de 6 de Agosto.

Pase al Ministerio de Hacienda para que en la escritura mandada extender se agreguen estas modificaciones.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Próroga.

Lima, Marzo 28 de 1873.

Vista la solicitud de D. Federico Blume y compañía, concesionarios

del ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco, y en mérito de las razones que expone; resuélvese: que el plazo de cinco años estipulado en la cláusula 3ª del supremo decreto de 6 de Agosto de 1870, dentro del cual debe quedar concluido el referido ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco, empezará á contarse desde el 1º de Enero de 1874, y no desde el 17 de Agosto de 1870, quedando modificada en este sentido dicha cláusula tercera.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

---

la línea á otra empresa no podrá hacerse sin prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno, quien se reserva el derecho de sustituirse al comprador por el mismo precio, y en ningun caso podrá trasferirse la propiedad del camino á ningun Gobierno ó estado extranjero.

18. El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, esté ó no concluido, por el precio de tasacion que se fijará por peritos que nombrarán el Gobierno y la empresa.

19. La empresa se considerará siempre nacional, y cualquiera cuestion relativa á ella será resuelta definitivamente por los tribunales de la República, conforme á las leyes del pais y sin ninguna intervencion diplomática. Lo mismo queda establecido respecto de cualquiera individuo ó asociacion á quien la actual empresa trasfiera sus derechos.

20. La empresa queda sujeta en todo á las leyes y reglamentos de policía y seguridad que se dicten respecto de los ferrocarriles.

21. Si fuere necesario construir otra línea que atraviese la que por el presente se concede, la empresa no podrá impedir que sus rieles sean cortados por los de la nueva via.

22. Los cercos, puentes, caminos y cauces públicos ó privados que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que los caminos queden expeditos, que no se entorpezca el tráfico, ni sufran daño alguno los propietarios.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para que prévia aceptacion de los proponentes, se otorgue la correspondiente escritura.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Modificaciones.

Lima, Enero 28 de 1871.

Visto el presente recurso de D. Federico Blume solicitando que en el decreto de 6 de Agosto del año próximo pasado, en que se le concede permiso para plantificar por su cuenta un ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco, se hagan las modificaciones que indica; y atendiendo á que el Gobierno debe fomentar y proteger todo género de empresas útiles, y entre estas el establecimiento de ferrocarriles, por los benéficos resultados que están llamados á producir y por los fuertes capitales que se necesita emplear en su construccion; se dispone:

Que se consideren en el referido decreto de concesion de 6 de Agosto citado las siguientes modificaciones:

1ª El empresario D. Federico Blume tendrá en la expresada línea férrea un privilegio de 25 años.

2ª El ancho de la via podrá ser de 2 piés 6 pulgadas, cuya dimension se considera suficiente para el tráfico, para la seguridad de los pasajeros y para el servicio público.

3ª Si el Gobierno quisiere comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y sus dependencias, solo podrá verificarlo de mutuo convenio con la empresa, quedando modificado en este sentido lo prescrito en el artículo 18 del precitado decreto de 6 de Agosto.

Pase al Ministerio de Hacienda para que en la escritura mandada extender se agreguen estas modificaciones.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Próroga.

Lima, Marzo 28 de 1873.

Vista la solicitud de D. Federico Blume y compañía, concesionarios

del ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco, y en mérito de las razones que expone; resuélvese: que el plazo de cinco años estipulado en la cláusula 3ª del supremo decreto de 6 de Agosto de 1870, dentro del cual debe quedar concluido el referido ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco, empezará á contarse desde el 1º de Enero de 1874, y no desde el 17 de Agosto de 1870, quedando modificada en este sentido dicha cláusula tercera.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Ferrocarril de Chancay á Palpa. (*)

Concesion.

Lima, Marzo 23 *de* 1872.

Concédese á D. Ceferino Elguera el permiso que solicita para construir un ferrocarril de via angosta y de mocion á vapor, de su hacienda denominada Palpa al puerto de Chancay, bajo las bases siguientes:

1ª El recurrente abonará á justa tasacion los terrenos por donde pase la línea, ya sean del Estado, de corporaciones ó de particulares. Si los propietarios particulares se negaren á la venta de sus terrenos, el Gobierno ordenará la expropiacion, con arreglo á las leyes y á costa del interesado.

2ª El empresario cercará á su costa los terrenos de cultivo por donde pase la via y dejará expedito el curso de los canales, haciendo los puentes necesarios.

3ª No podrá oponerse el empresario á que la línea sea cortada por otro ferrocarril, adoptándose las precauciones convenientes para evitar cualquiera colision.

4ª Si el empresario quisiere entregar al tráfico público la línea, no podrá hacerlo sin que préviamente sea reconocida por el ingeniero que el Gobierno comisione.

5ª Si el Gobierno necesitare ocupar por alguna vez la línea para el trasporte de tropas, oficiales, empleados y cargas, será gratis su conduccion.

6ª Se concede tambien permiso al empresario para construir un muelle en el puerto de Chancay para el embarque de los productos de su fundo.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, previa aceptacion del interesado.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Santa María.

Propuesta.

Excmo. Señor.

1ª Santiago San Martin, vecino de la villa de Chancay, ante V. E.

(*) Agradezco mucho al señor D. Ceferino Elguera la buena voluntad con que me ha franqueado todos sus documentos. ¡ Ojalá que otros contratistas hubiesen hecho lo mismo !

respetuosamente me presento para que se me conceda el derecho de construir y explotar un camino de fierro con máquinas á vapor desde el puerto de Chancay hasta la hacienda de Huando, con ramificaciones á las demas haciendas, otorgándome privilegio exclusivo por el término de veinticinco años; vencidos estos conservaré la propiedad de otros veinticinco años mas, vencidos los cuales, pasará el ferrocarril con todos sus útiles á ser propiedad del Estado. Tambien se me concederá hacer en el puerto unos baños, dándoseme los terrenos del Estado que están á la orilla del mar, para formar allí los ranchos que sean necesarios con la misma exclusiva.

2ª San Martin tendrá derecho para formar en el país ó en el extranjero una sociedad bajo la denominacion de Compañía del ferrocarril del puerto de Chancay á la hacienda de Huando y sus ramales á las demas haciendas, la que gozará de todos los privilegios que corresponden ahora y se otorguen en adelante á esta clase de asociaciones.

3ª El camino será de una sola via angosta; los rieles y el material rodante serán de la mejor calidad.

4ª El Gobierno concederá gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y tránsito de sus trenes y dependencias; si la empresa necesitare algunos de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para la expropiacion forzada.

5ª Los carruajes, máquinas y todo lo necesario para la conservacion y movilidad del camino quedan exentos de todo derecho fiscal y municipal por todo el tiempo del privilegio, de la misma manera los víveres que se introduzcan del extranjero durante la construccion y solo para el consumo de los operarios de la empresa.

6ª Los trabajadores y empleados del ferrocarril quedan exceptuados del servicio militar, salvo en caso de guerra nacional para los que no sean extranjeros.

7ª El Gobierno determinará durante el término de la garantía, de que se hablará mas adelante, el flete que se debe cobrar por el tráfico de cada persona y por el de cada quintal de mercadería, haciéndose esa designacion á razon de tanto por milla, y terminada la garantía, la empresa arreglará la tarifa en la proporcion establecida para el ferrocarril de Lima á Chancay.

8ª La empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías que conduzcan los trenes; pero si fueren causados por culpa ó negligencia de sus dependientes, la responsabilidad será de estos; si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas á los empleados de la empresa, se perdieren por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

9ª Santiago San Martin se compromete á empezar la construccion del ferrocarril dentro de doce meses contados desde la fecha en que sean entregados los planos, especificaciones, perfil y trazo final, y á concluirlo á los veinticuatro meses de haberlo comenzado, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Por tanto —

A V. E. suplico se digne, en mérito de lo expuesto, acoger favorablemente mi solicitud y resolverla en los términos que dejo indicados, por ser así de justicia, etc.

Lima, Abril diez y ocho de mil ochocientos setenta y dos.—Excmo. Señor. — SANTIAGO SAN MARTIN.

Decreto Supremo de concesion.

Lima, Abril 19 *de* 1872.

Vista la propuesta de D. Santiago San Martin para construir un

ferrocarril de la villa de Chancay á la hacienda de Huando y no pudiendo el Gobierno hacer concesiones de caminos en fundos agenos, acéptase dicha propuesta con las modificaciones siguientes:

1ª El privilegio exclusivo que solicita D. Santiago San Martin será solo para una via de Chancay al pueblo de Huaral, pudiendo hacer sin privilegio alguno las ramificaciones que creyere convenientes, de acuerdo con los propietarios de los fundos.

2ª Dicho privilegio no se opone en manera alguna á los privilegios, permisos y concesiones que el Gobierno ha otorgado ántes de esta fecha sobre ferrocarriles en la provincia de Chancay.

3ª Los trabajos para la línea privilegiada comenzarán á los seis meses de otorgada la escritura y quedarán definitivamente concluidos á los dos años de la fecha en que se firme la escritura, quedando sin efecto el privilegio concedido, caso de faltarse por el empresario al cumplimiento de la presente cláusula.

4ª Se concede al empresario los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para la construccion de ranchos para baños en el puerto de Chancay, sin privilegio, los que quedarán á los cinco años á beneficio del Estado.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, previa aceptacion del interesado.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Solicita la entrega al tráfico público.

Excmo. Señor.

Ceferino Elguera, vecino de esta ciudad y concesionario del contrato celebrado con el Supremo Gobierno para la construccion de un ferrocarril de via angosta, de la hacienda denominada Palpa, de mi propiedad, al puerto de Chancay, ante V. E. con el debido respeto me presento y digo: que en la cláusula 4ª de la minuta relativa á dicho contrato, dice: que si yo quisiere entregar al tráfico público la línea, no podré hacerlo, sin que previamente sea reconocida por el ingeniero que el Gobierno comisione.

Del tenor de esta cláusula se deduce, que está en mi facultad entregar la línea al tráfico público, previas las condiciones puestas por el Supremo Gobierno; pero de esta misma consta que ahora es una obra privada, y que solo llegará á ser pública cuando yo haga la respectiva cesion.

Mas, deseando que desde ahora se considere dicho ferrocarril como perteneciente al tráfico público, á consecuencia de las ventajas que pueden reportar los vecinos de Chancay, los propietarios que se hallen en toda la extension de la línea, y las personas que quieran servirse de él en el tráfico del interior y de Chancay á esta capital, y de ella á Chancay y Huacho; he determinado desde ahora se tenga este ferrocarril como público, sin perjuicio de que á su conclusion se haga el reconocimiento que exige la cláusula ya citada de la minuta del contrato.

Con este objeto á V. E. pido se digne ordenar que se modifique la cláusula 4ª de la minuta del contrato en los términos que dejo indicados.

Para conseguirlo—

A V. E. respetuosamente suplico se digne ordenar como solicito.

Lima, Mayo 28 de 1872.—CEFERINO ELGUERA.

Se permite el tráfico público.

Lima, Junio 6 de 1872.

Solicitándose por D. Ceferino Elguera, concesionario del ferrocarril de su hacienda denominada Palpa al puerto de Chancay, que segun lo estipulado en la cláusula

4ª del contrato, desea que se entrègue al tráfico público el mencionado ferrocarril por las ventajas que puedan reportar las personas que hagan uso de él, se declara: que terminada que sea la construccion de la referida línea, podrá entregarse al servicio público, previo el reconocimiento que se haga por el ingeniero que se nombre al efecto, quedando por consiguiente obligado el empresario á presentar la tarifa de trasporte para que sea aprobada por el Gobierno.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Traspaso.

En Lima á veinticuatro de Julio de mil ochocientos setenta y dos; ante mí el Escribano y los testigos que al final se expresarán, compareció el señor D. Santiago San Martin, mayor de edad, viudo, comerciante y vecino de Chancay, á quien conozco, de que doy fé, y dijo: que elevase á instrumento público el contrato de trasferencia que contiene la minuta que me entregó y cuyo tenor literal es el siguiente:

Señor Secretario.

Sírvase U. extender en su registro público, una escritura por la que conste que yo D. Santiago San Martin, del comercio de Chancay, traspaso á D. Ceferino Elguera las concesiones y privilegios que tengo al ferrocarril, que el Gobierno en diez y nueve de Abril me concedió de Chancay á Huaral; cuya escritura se extendió ante el Escribano de Estado de esta capital, la que traspaso bajo las condiciones siguientes:

1ª Que D. Ceferino Elguera se compromete á dejarme libre el derecho que tengo á los baños, abonándome por recompensa los gastos de escritura.

2ª Tambien es obligado San Martin á darle á D. Ceferino Elguera todos los terrenos que ocupe la línea férrea en su chacra del puerto Chacarilla y tierras de San Francisco, y un terreno en que tiene formada su bodega, en el puerto, que tiene treinta y dos varas de frente y cuarenta y cuatro de fondo, que linda por un lado con tiendas de mi propiedad y por el otro lado por el rancho de Castellanos y por el frente con el mar y por el respaldo con el camino que va para el puerto viejo: cuya venta se la hago así del sitio que ocupa del ferrocarril, por los noventa y ocho años que me faltan de enfiteusis de cien años que tengo comprados al convento de la Merced.

3ª D. Ceferino Elguera se obliga á hacer los puentes que sean necesarios para regar los terrenos que queden al otro lado del ferrocarril, como tambien á cerrar con paredes de adobon de arrastre y encimas en los sitios que sean necesarios; como tambien las puertas que convengan para la seguridad de mis potreros en el sitio por donde pasen los rieles.

4ª D. Ceferino me entregará al tiempo de firmar la presente minuta, ó la escritura, seis mil soles, como en pago de todo lo vendido, siendo de cuenta de dicho señor Elguera los gastos de escritura y timbres; U. agregará las demas cláusulas de estilo.

Lima, Julio veinticuatro de mil ochocientos setenta y dos. — SANTIAGO SAN MARTIN — CEFERINO ELGUERA.

Bajo los términos de la minuta inserta queda perfeccionado y elevado á instrumento público el contrato de cesion y traspaso á que ella se refiere; ofreciendo ambos otorgantes no contradecirla en manera alguna, pues á su otorgamiento han procedido de su libre y espontánea voluntad, á cuyo cumplimiento obligan sus bienes en forma legal.

Presente el señor D. Ceferino

Elguera, mayor de edad, viudo, propietario y vecino de esta ciudad, á quien tambien conozco, expuso: que aceptaba este dicho contrato en su favor en los términos expresados, quedando desde luego responsable por la falta que hubiere en el cumplimiento del contrato mencionado. Y yo el Escribano doy fé: que la citada minuta queda agregada á su respectivo legajo con el folio doscientos noventa y cuatro; que he cumplido con las prescripciones de los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamiento Civil, y que instruidos los señores comparecientes por la lectura que de este dicho instrumento les hice, lo ratifican y firman, siendo testigos D. Juan Sixto del Mazo, D. Valentin Márquez y D. José Raimundo Torres, habiéndose inutilizado al márgen de esta escritura los timbres de ley.—SANTIAGO SAN MARTIN—CEFERINO ELGUERA—JUAN SIXTO DEL MAZO—VALENTIN MARQUEZ—RAIMUNDO TORRES—Ante mí CLAUDIO JOSE SUAREZ, Escribano público.

Escritura.

En la villa de Chancay y catorce de Octubre de mil ochocientos setenta y tres. Ante mi el Juez de Paz y testigos que al final se expresarán, comparecieron y fueron presentes Dª Josefa G. de Dulanto, D. Cipriano, D. Pedro, D. Vicente, D. Manuel, Dª Maria, Dª Nicolasa, Dª Cármen, D. Eusebio, y D. Mauricio Dulanto, herederos todos del finado D. Nicolas Dulanto, mayores de edad y vecinos de esta villa, á quienes de conocerlos certifico, asimismo de que entienden el idioma castellano y proceden por sí, y habiendo cumplido con las prevenciones contenidas en los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamientos, me entregaron una minuta para que se asiente en el libro de actas que corre á mi cargo, y poniéndolo en ejecucion, la trascribo, siendo su tenor literal el que sigue:

Señor Juez de Paz.

Sírvase U. extender en su libro de escrituras imperfectas que corre á su cargo, una del tenor de la minuta siguiente:

1ª Nos Dª Josefa G. de Dulanto, D. Cipriano, D. Pedro, D. Vicente, D. Manuel, Dª Maria, Dª Nicolasa, Dª Cármen, y D. Mauricio y Eusebio Dulanto, herederos todos del finado D. Nicolas Dulanto, hemos convenido de nuestra libre y espontánea voluntad vender y ceder al señor D. Ceferino Elguera, para él, sus sucesores ó quien su poder represente, todo el terreno que necesite de nuestra exclusiva propiedad, para el pasaje de su línea férrea que tiene en construccion de su hacienda Palpa á este puerto, por la suma de ocho mil soles, de que nos damos por recibidos, con mas una fanegada de caña para semilla en buen estado.

2ª El señor Elguera se obliga á componer todas las acequias, albañales y cercar la línea.

3ª El sitio por donde atraviesa la línea á la hacienda, será el que determine el ingeniero ó el señor Elguera, quedando excepcionada de este contrato la hacienda Galiano por no pertenecernos.

Usted, señor Juez, agregará las demas cláusulas de estilo que den fuerza y validez y seguridad á este contrato.

Chancay, Abril treinta de mil ochocientos setenta y tres.—Josefa G. de Dulanto, Pedro H. Dulanto, Nicolasa Dulanto, Maria Dulanto, Cipriano Dulanto, M. Cármen Dulanto, Mauricio Dulanto, Eusebio Dulanto, Manuel S. Dulanto, Vicente Dulanto, Ceferino Elguera.

Presente el comprador D. Ceferido Elguera, se dió por entregado del terreno en los términos que quedan convenidos. Por lo que yo el Juez certifico:—que los contrayentes así lo dijeron, otorgaron y

aceptaron á presencia de los testigos, D. Pedro Fernandez y Gamarra, D. José Velarde y D. Lorenzo Lártiga, ambos mayores de edad y vecinos de esta villa, quienes firman tambien el presente contrato despues de hacerlo los otorgantes, de todo lo que certifico. — CLEMENTE M. RAMIREZ, Juez de Paz — JOSEFA G. DE DULANTO — PEDRO H. DULANTO — VICENTE DULANTO — MARIA DULANTO — M. CARMEN DULANTO — NICOLASA DULANTO — CIPRIANO DULANTO — EUSEBIO DULANTO — MANUEL S. DULANTO — MAURICIO DULANTO — CEFERINO ELGUERA.

Convenio.

En Lima á treinta de Noviembre de mil ochocientos setenta y cuatro: ante mí el escribano y testigos que al final se nominarán, comparecieron de la una parte, la señora Dª Andrea Reyes de Graña, con autorizacion de su esposo D. Waldo Graña, y de la otra el señor D. Ceferino Elguera: ambos mayores de edad, vecinos de esta ciudad, casados y propietarios, á quienes conozco, de que doy fe, y expusieron que elevase á instrumento público el convenio celebrado en los términos de la minuta siguiente:

Señor Secretario.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste que yo Dª Andrea R. de Graña completamente autorizada por mi esposo, y de la otra D. Ceferino Elguera, siendo dueña legítima del fundo denominado Huando, situado en la provincia de Chancay, y habiendo proyectado el último (señor Elguera) hacer un ferrocarril del puerto de Chancay á su hacienda de Palpa, el cual debe atravesar los terrenos de dicha hacienda, hemos convenido en lo siguiente:

1ª Dª Andrea R. de Graña permite al señor Elguera que lleve la línea de su ferrocarril por la hacienda de Huando, tomando el terreno necesario para construir una línea de un metro, sin que por el terreno tenga que pagar cantidad alguna, ni tampoco por las cañas ni sementeras comprendidas en el terreno que la línea ocupe.

2ª D. Ceferino Elguera se obliga á hacer los puentes de cal y ladrillo y todas las demas obras que sean necesarias para que las acequias que el ferrocarril cruce, no sufran entorpecimiento alguno y queden en todo órden y libre el curso de sus aguas.

3ª Al empezar los trabajos del ferrocarril en Huando, D. Ceferino Elguera pondrá cuatro gaveras con tres hombres cada una á fin de que principien al mismo tiempo á poner tapias en ambos lados del camino y no retirará ese número de tapieros hasta que no quede cerrada por ambos lados toda la parte de la línea que se haya construido de la hacienda.

4ª Es tambien obligacion del señor Elguera hacer una ramificacion de la línea principal al lugar que se le indique en la oficina de moler caña, de Huando, sin que deba pagar suma alguna por los terrenos ni sementeras que tome dicha ramificacion. La ramificacion debe hallarse concluida seis meses despues de abierto al tráfico público el camino principal.

5ª Si el señor Elguera dejare de cumplir alguna de las estipulaciones aquí convenidas, el propietario de Huando tendrá el derecho de impedir la marcha de los trenes dentro de la expresada hacienda hasta que se cumpla lo aquí convenido.

Puede U. agregar las demas cláusulas convenientes.

Lima, veintisiete de Octubre de de mil ochocientos setenta y cuatro.—CEFERINO ELGUERA. — ANDREA R. DE GRAÑA.— W. GRAÑA.

En consecuencia queda formalizado y elevado á instrumento público el contrato de convenio á que

se refiere la anterior minuta, ofreciendo los otorgantes no contradecirlo en manera alguna, pues á su otorgamiento han procedido de su espontánea voluntad. Y yo el escribano doy fe: que la citada minuta queda agregada á su respectivo legajo con los folios cuatrocientos treinta y ocho y treinta y nueve: que he cumplido con las prescripciones de los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamiento Civil y que instruidos los contratantes, ratifican su contenido y firman juntamente que el señor D. Waldo Graña que interviene en este contrato como esposo de la referida señora Dª Andrea Reyes, siendo testigos D. José María Yañez, D. Moises Pizarro y D. Valentin Márquez.—ANDREA R. DE GRAÑA. —W. GRAÑA.—CEFERINO ELGUERA. — JOSÉ M. YAÑEZ. — MOISES PIZARRO. — VALENTIN MARQUEZ. —Ante mí — CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Reconocimiento facultativo.

A los Señores miembros de la Junta Central de Ingenieros.

Para dar cumplimiento á la órden con fecha 17 de Setiembre que la Junta Central tuvo á bien encomendarme y que tiene por objeto inspeccionar la línea férrea del puerto de Chancay á la hacienda de Palpa, construida por el señor D. Ceferino Elguera; y teniendo á la vista las instrucciones dadas por esa Junta y la concesion hecha por el Supremo Gobierno, me he constituido en dicho ferrocarril.

Despues de haber leido minuciosamente las cláusulas de la concesion y haber examinado detalladamente la línea con todas sus dependencias, tengo el honor de poner en conocimiento de UU. lo que sigue:

1º Los terrenos por donde pasa la línea son comprados en convenio particular entre el empresario y los propietarios; solo debo advertir á UU. que la parte de la poblacion de Huaral atravesada por la línea y un pedazo del camino real que conduce á este lugar, ha sido hecha no solo por las instancias de todo el pueblo, expresadas públicamente en actas firmadas, sino tambien para las facilidades y beneficios del pueblo, de la vecindad y de todo el comercio que trafica por este lugar, no perjudicando de ninguna manera el tráfico á pié, á caballo ó en carretas que existia antes. La entrada del tren á la poblacion se hace á paso lento y se anuncia por un silbido continuo, de tal suerte que no hay de esperar desgracia alguna.

2º Casi todos los terrenos cultivados que atraviesa la línea, están cercados con tapias altas, de manera que impiden la travesía de los animales, y en los pocos lugares que faltan, se están construyendo con actividad.

3º El muelle de fierro situado en el pueblo de Chancay á la cabeza de la línea, presenta las facilidades y seguridades necesarias al embarque y desembarque de la carga y del equipaje, teniendo una solidez suficiente.

4º Los terraplenes y cortes son bastante anchos, con taludes convenientes; en todas las partes en que la línea es atravesada por las acequias, se han hecho puentes ó alcantarillas para dar pasaje á las aguas. El puente colocado sobre el rio Pasamayo, que atraviesa la línea, es sólidamente construido, con exceso de metal. Las curvas son de radios convenientes, y si en algunos lugares se han hecho de una manera innecesaria para acelerar la construccion de la línea, en la actualidad se están quitando.

5º El material rodante para el servicio de esta línea se compone de 3 locomotoras de fuerza necesaria, conducidas por 3 mecánicos inteligentes, y de 12 carros de carga, habiéndose arreglado convenientemente y cubierto con una tela gruesa 2 de estos carros para

que sirvan de una manera provisoria á la conduccion de los pasajeros; esperándose la pronta llegada de coches de 1ª y 2ª clase. Todo el material rodante, incluyendo los 2 coches provisorios de pasajeros, es de la mejor calidad, en buen estado y presentando por consiguiente la seguridad necesaria para el tráfico.

6º Las estaciones en Chancay y en Palpa, aun no se han hecho; sin embargo, no es una razon para que de ninguna manera se retarde la apertura definitiva de la línea al tráfico público; notando que este ferrocarril viene á introducir una mejora notable y ventajas positivas para las dificultades que presenta el actual camino real del interior para la carga y los pasajeros, y acortándose la distancia á la costa; pues el actual camino, además de presentar muchos codos por pasar por callejones estrechos, despoblados y desnudos, presenta graves peligros por servir de guarida á los malhechores.

Teniendo en cuenta todas estas consideraciones y la influencia benéfica que ejercen las vias de comunicacion, particularmente férreas, sobre los pueblos, es de opinion el que suscribe que se entregue el ferrocarril de Chancay á Palpa al servicio público.

Lima, 25 de Setiembre de 1875.

Dios guarde á US. — J. WAKULSKI.

Informe de la Junta de Ingenieros.

Lima, Setiembre 29 de 1875.

Señor Director de Obras Públicas.

El ingeniero D. Francisco J. Wakulski, nombrado por decreto de 16 del actual para inspeccionar y reconocer el ferrocarril de Palpa á Chancay para entregarlo al tráfico público, ha presentado el informe que examinado por esta Junta ha sido aprobado y que original se eleva á US., á fin de que en vista de lo que en él se expone, se resuelva lo conveniente.

Dios guarde á US.—Por el Vicepresidente.—M. A. VIÑAS.

Se autoriza el tráfico público.

Lima, Octubre 9 de 1875.

Habiendo sido examinado y aprobado por la Junta Central de Ingenieros el presente informe del ingeniero de Estado D. Francisco J. Wakulski, quien despues de practicar el reconocimiento que se le encomendó del ferrocarril de Palpa á Chancay, y el muelle de este último puerto, de propiedad de D. Ceferino Elguera, opina por que dichas obras se entreguen al servicio público, en virtud de llenar las requeridas condiciones de solidez y seguridad; y habiendo llegado el caso previsto en el artículo 4º del decreto supremo de 23 de Marzo de 1873, por el que se otorgó permiso para realizar dichas obras: se resuelve, que D. Ceferino Elguera puede abrir al tráfico público el ferrocarril que ha construido entre su hacienda de Palpa y el puerto de Chancay, quedando obligado á adoptar todas las precauciones y medidas de vigilancia y seguridad comunes á esta clase de empresas, y á la observancia de los reglamentos y disposiciones que dicten las autoridades competentes para la policía de las línea férreas.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay.

Estudios del trazo.

Lima, Diciembre 7 de 1874.

Estando el Gobierno autorizado para proceder á contratar la construccion de un camino de hierro que, partiendo de Santa ó Chimbote, termine en la ciudad de Huaraz, por la ley de 8 de Noviembre último; y en vista de la presente propuesta hecha por D. Juan Edmondson, por sí y en representacion de otros; que es la primera y la única que se ha presentado hasta hoy para que se adjudique la construccion de dicha línea férrea con sujecion á las prescripciones de que se encarga la referida ley; de conformidad con lo expuesto por la Direccion de Obras Públicas y dictámen del fiscal de la Corte Suprema; se acepta dicha propuesta, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Se admite como postor ó empresario á D. Juan Edmondson por sí y á nombre de la compañía que representa, para la construccion del ferrocarril que partiendo de Santa ó Chimbote, termine en la ciudad de Huaraz.

2ª El empresario D. Juan Edmondson dará una fianza de 3,000 pesos para asegurar al Gobierno que concluirá el estudio del trazo preliminar de dicho camino, en el término de un año contado desde esta fecha.

3ª Si el empresario D. Juan Edmondson no concluye el trazo preliminar en el plazo señalado, queda de hecho sin efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno la fianza á que se contrae la cláusula anterior.

4ª El estudio preliminar á que se refiere el inciso 1º del artículo 1º de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido, como ingeniero en jefe, un ingeniero 2º y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios.

5ª El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:

1º El plano general de la línea, con especificacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de 100 metros, cuando menos á derecha é izquierda, si en estas zonas hay pueblos, haciendas ú objetos notables. El plano será en una escala de 1 cen-

tímetro por cada 50 metros ó sea 1/5000:

2º Perfil longitudinal. Se aplicará la misma escala anterior para las horizontales y 1 centímetro por cada 5 metros ó sea 1/500 para las verticales:

3º Un informe ó memoria descriptiva del proyecto en que se exprese con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer, su utilidad y productos, descripcion general del terreno que atraviesa, radios mínimos de las curvas y otros datos igualmente generales. Número de estaciones y apartaderos, y aun cuando no se presenten los planos de estos, se dará idea de su calidad.

4º El presupuesto general dividido en secciones: — 1ª Cantidad y movimiento de tierra y su costo, separando los cortes de los terraplenes, y detallando los lugares que estos ocupan, con relacion al perfil longitudinal: — 2ª Costo del material, expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metros de largo, su forma, peso de los clavos, coginetes y demas piezas que se emplean. Costo de la colocacion de la via, estaciones, talleres, etc. — 3ª Obras de arte, como puentes, tuneles y otras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlos y su precio, indicando el sistema que se pretende adoptar: — 4ª Material rodante, detallando el número de locomotoras, coches, carros, etc. con sus respectivos precios: — 5ª Gastos generales, como pago de ingenieros, gastos de estudios y demas de administracion y contabilidad; y en general, todos los indispensables para la construccion de la obra.

6ª La aceptacion de esta propuesta no limita la facultad del Gobierno para admitir otras que faciliten la realizacion de la obra.

7ª Presentados al Ministerio todos los datos que se solicitan por los artículos precedentes, pasará el Gobierno estos trabajos á la Direccion de obras públicas para que esta los examine y estudie, comisionando á uno de los ingenieros de Estado, que, de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto del monto á que ascienda la construccion del camino.

8ª Luego que estos nuevos trabajos se hallen concluidos, los remitirá el Gobierno á una junta de ingenieros, y con el parecer de ella los someterá á una junta de comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

9ª El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea, á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado, siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de la línea, á los actuales proponentes ó á los que lo hubieren verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios.

Trascríbase esta resolucion al Prefecto de Ancachs, haciéndole las prevenciones acordadas. Comuníquese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — GOMEZ SANCHEZ.

Decreto legislativo para continuar los estudios.

Lima, Julio 10 *de* 1867.

Excmo. Señor.

EL CONGRESO CONSTITUYENTE

Resuelve:

Autorízase al Poder Ejecutivo para que, á la brevedad posible, disponga que se continúen los estudios científicos de los ferrocarriles, que deben partir del puerto de de Santa ó Chimbote á la ciudad de Huaraz, y del de Pacasmayo á Cajamarca.

Lo comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—JOSÉ JACINTO IBARRA, Presidente.—FEDERICO LUNA, Secretario.—SEGUNDO BRINGAS, Secretario.

Excmo. Señor Presidente Provisorio de la República.

Lima, Julio 12 *de* 1867.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—PEDRO J. SAAVEDRA.

Trazo definitivo.

Lima, Noviembre 18 *de* 1868.

Habiéndose hecho por la compañía que representa D. Juan Edmondson, el estudio preliminar del ferrocarril que partiendo del puerto de Chimbote llegue á la ciudad de Huaraz, en virtud de la autorizacion que se le concedió por supremo decreto de 7 de Diciembre de 1864; y resultando de esos estudios y del informe que se acompaña, hecho por el ingeniero D. Stephen S. Crosby, que dicho camino es practicable y de grandes y positivos bienes para desarrollar la industria y comercio en todo el departamento de Ancachs, por los muchos y valiosos productos que tiene en minerales y otros artículos para la exportacion: de conformidad con el dictámen del fiscal de la Excma. Corte, quien reproduce el informe de la Direccion de obras públicas; y estando á lo dispuesto en el artículo 2º de la ley de 8 de Noviembre de 1864; procédase al trazo definitivo del ferrocarril de Chimbote á la ciudad de Huaraz, bajo las bases siguientes:

1ª El empresario Edmondson nombrará un ingeniero de crédito conocido y los ayudantes necesarios, para que en union con el ingeniero que nombrará el Gobierno, procedan á practicar el trazo definitivo, sujetándose estrictamente á las indicaciones contenidas en el decreto de 7 de Diciembre de 1864, y á las demas instrucciones que dará la Direccion de obras públicas.

2ª Concluido el estudio definitivo, se reserva el Gobierno la facultad de adjudicar la obra al empresario que ofrezca mejores garantías y condiciones, abonándole en este caso al actual empresario los justos gastos que hubiere hecho, si no obtiene el camino.

Trascríbase este decreto al Prefecto de Ancachs. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Bases para el contrato.

Lima, Febrero 15 *de* 1871.

Estando concluidos los estudios que se mandaron hacer sobre la obra de un ferrocarril del puerto de Chimbote á la ciudad de Huaraz en el departamento de Ancachs, y estando el Gobierno especialmente autorizado por la ley de 24 de Enero último para contratar la construccion de esa obra, llamada á dar poderoso impulso al desarrollo agrícola y comercial de la República, se resuelve: Que por el Ministerio del ramo se convoquen propuestas durante el término de sesenta dias para la ejecucion del indicado ferrocarril, las que deben sujetarse á las siguientes especificaciones que servirán de base al contrato que se celebre.

A. *Formacion del camino.*

1º Ancho del camino al nivel de la gradiente.—En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros (4 m. 30.)

En excavacion de roca sólida tres metros setenta centímetros (3 m. 70) á treinta centímetros (0 m. 30) mas abajo de la gradiente.

En la region de las lluvias, además del ancho reservado para el camino, habrá en las excavaciones una zanja que será forrada con piedras en las partes que sea necesario.

2º Los socavones tendrán cuatro metros ochenta centímetros (4 m. 80) de ancho y cinco metros noventa centímetros (5 m. 90) de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros (0 m. 30) mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno y otro caso, con material conveniente, hasta llegar á la gradiente. Para

el abrigo de los cuidadores se formará en cada cien metros, nichos que tendrán dos metros (2 m. 00) de ancho por un metro y medio (1 m. 50) de profundidad y dos metros y medio (2 m. 50) de alto.

En el fondo habrá una zanja, donde sea necesario, para la libre evacuacion de las aguas. Los socavones llevarán arquería, cuando la calidad del terreno lo exija.

3º El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida; en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural, salvo los casos en que será revestido con muros de consolidacion.

4º Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedra.

5º La gradiente máxima será determinada del modo siguiente:

En la primera seccion uno y medio por ciento (1 m. 50.)

En la segunda seccion dos (2 m.) por ciento hasta la estacion de Yuramarca, y cinco (5 m.) por ciento en el resto.

En la tercera y en la cuarta seccion dos y medio (2 m. 50) por ciento.

6º El radio minimum de las curvas será de doscientos metros (200 m. 00,) y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento cincuenta metros (150 m. 00.)

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tondrán estribos y pilastras de piedra ó de fierro.

8º En la secion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros (0 m. 40) de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento, pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2º

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros (1 m. 44.)

2º Forma del riel la que se denomina T.

3º Peso del riel treinta y un kilógramos y medio (31 k. 50) por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par (9 k. 00,) cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros (0 m. 022) de diámetro. (*Fish plates suspended joints.*)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros (2 m. 50) de largo y veinte centímetros (0 m. 20) de ancho, por trece centímetros (0 m. 13) de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curva será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros (0 m. 75) de centro á centro, y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. *Estaciones.*

(A) Estacion de Chimbote.

La estacion de Chimbote contendrá:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera y segunda clase con salida especial para los que llegan.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas para recibir y entregar las cargas ó equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Una oficina para recibir y entregar las cargas.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres, separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de ocho piezas y una cocina para el administrador del ferrocarril.

8º Un departamento de ocho piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

9º Cuatro habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

10. Una oficina para el telégrafo.

11. Un edificio para acomodar diez locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos.

12. Un edificio para composturas de locomotoras, con todos los útiles y las máquinas necesarias, y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

13. Un edificio para composturas de carros y coches con veinte viviendas para carpinteros.

14. Un corral para carbon y leña.

15. Dos tanques de fierro batido colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

16. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

17. Dos tornamesas de quince metros de diámetro.

18. Una ramada para cien carros.

19. Una vereda cubierta, de sesenta metros (60 m. 00) y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua á los rieles.

20. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(B) Estacion de Suchiman.

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boletería con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para *bufete*.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda cubierta, de treinta metros (30 m. 00.)

11. Una ramada para cinco carros.

12. Un tanque como los de Chimbote con su cañería.

13. Un embarcadero en ranfla para bestias.

14. Una ramada para carbon y leña.

(C) Estacion de Yaquilpon.

Como la de Suchiman.

(D) Estacion de Yuramarca.

Como la de Suchiman, y además habrá una ramada para dos locomotoras y una tornamesa de quince metros (15 m. 00) de diámetro.

(E) Estacion de Pato.

Como la de Yuramarca.

(F) Estacion de Caraz.

Como la de Suchiman.

(G) Estacion de Yungay.

Como la de Suchiman.

(H) Estacion de Carhuaz.

Como la de Yuramarca.

(I) Estacion de Huaraz.

Para la estacion de Huaraz las especificaciones son las mismas que para la estacion de Chimbote, menos las habitaciones para el administrador, y salvo que el edificio para las cargas será de dimensiones mas reducidas.

(J) Estacion de Recuay.

Como la de Yuramarca.

(K) Paraderos.

Habrá siete paraderos en los lugares que el Gobierno designe en tiempo oportuno.

Cada paradero se compondrá de lo siguiente:

1º Una ramada de quince metros (15 m. 00) de largo por diez metros de fondo, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado ú otro hasta tener cuarenta metros (40 m. 00) de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D. *Material rodante.*

1º Veinte locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ella el ténder, á razon de veinticinco kilómetros por hora (25 k. 00) sobre gradientes de dos (2) por ciento.

2º Dos locomotoras de auxilio para las gradientes de cuatro y cinco por ciento.

3º Veinte coches grandes para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos: seis de ellos serán con lugares excusados.

4º Ocho coches chicos de primera clase.

5º Ocho coches mixtos.

6º Veinte coches grandes de segunda clase; de los que seis serán con lugares excusados.

7º Ocho coches chicos de segunda clase.

8º Cien carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas cada uno, cuando menos de diez toneladas de carga.

9º Cincuenta carros cubiertos.

10. Sesenta carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

11. Ciento cincuenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

12. Quince carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

13. Cincuenta carros especiales para ganado.

14. Telégrafo de soga en los coches.

15. Las ruedas de toda clase han de ser de hierro fundido templado.

E. *Obras accesorias.*

(A) Muelle de Chimbote.

Se establecerá en Chimbote un muelle con las condiciones siguientes:

1º El muelle se comprondrá de dos partes: la una sólida que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, y la otra en esqueleto que servirá para unir la primera con la costa y con la estacion.

2º La parte sólida tendrá doscientos metros de largo (200 m. 00) y treinta metros (30 m. 00) de ancho. Será del sistema Mitchell y forrada con plancha de fierro, y la parte interior estará rellenada con piedras, cascajo ó arena. Su extremo formará una punta.

3º La parte en esqueleto será igualmente del sistema Mitchell y tendrá trescientos metros de largo (300 m. 00) y diez metros de ancho (10 m. 00.).

4º El muelle tendrá un pescante para levantar un peso de diez toneladas, dos para cinco toneladas cada uno, y tres para tres toneladas.

5º Ademas habrá dos pescantes sobre ruedas para una tonelada.

6º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conecciones y cambios para pasar en cada extremo de una via á otra.

7º En las cercanías de la punta del muelle se colocarán ocho boyas de fierro ancladas por medio de tornillos Mitchell.

(B) Agua potable.

El agua será sacada del rio por medio de galerías filtrantes, situadas á dos metros (2 m. 00) debajo del nivel del agua y será llevada por medio de una cañería de fierro á la estacion, con un ramal que se prolongará hasta la punta del muelle.

2º La cañería será calculada para llevar cincuenta metros cúbicos por hora.

3º En la estacion habrá una pila y cuatro pilones.

(c) Telégrafo.

1º A lo largo del ferrocarril se colocará un telégrafo eléctrico con postes de fierro y con todos los aparatos correspondientes en las estaciones.

(D) Postes kilométricos.

1º En cada kilómetro se colocará un poste de fierro con números esmaltados.

F. *Prevenciones generales.*

1º Todo el material que se emplee, será de la mejor calidad.

2º Los planos para puentes, estaciones, muros, y en general para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion; lo mismo que los trazos en que especialmente habria que emplear curvas de menos de doscientos metros (200 m. 00) de radio.

3º El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4º No se admitirá ninguna propuesta si no está acompañada de una fianza de quinientos mil soles, otorgada con arreglo á las disposiciones vigentes.

5º El Gobierno aceptará la propuesta que estime mas conveniente para los intereses fiscales, reservándose el derecho de desecharlas todas si ninguna la considerase aceptable.

Comuníquese, publíquese y regístrese—Rúbrica de S. E.—Firmado—SANTA MARÍA.

Presupuesto.

A.—Formacion del camino.	Soles.
1.ª SECCION.	
De Chimbote al puente de Suchiman, 76 kilómetros.	
1.293,200 m. c. de excavaciones y terraplenes en tierra ó cascajo á S. 0.70	905,240
Al frente	905,240
Del frente	905,240
128,044 m. c. de excavaciones en roca sólida á 3 S.	384,132
230 m. de túnel de roca sólida á 500 S.	115,000
Alcantarillas para desagües	25,000
Defensa contra el rio	95,000
3 Puentes sobre acequias madres	24,000
Barreras en los caminos cruzados	5,000
Limpia de los terrenos cubiertos de monte	25,000
60 kilómetros de cercos á S. 0.40 m.	24,000
1 Puente sobre el rio de 50 m. de largo	100,000
1 Puente de 30 m. de largo	60,000
	1.762,372
2.ª SECCION.	
Del puente de Suchiman á la estacion de Pato (Huaylas,) 75 kilómetros.	
3.343,700 m. c. de excavaciones y terraplenes á 1 S.	3.343,700
948,960 m. c. de excavaciones en roca sólida á 4 S.	3 795,840
10 Tuneles midiendo cada uno ménos de 200 m. con un largo total de 1,060 m á 500 S.	530,000
13 Tuneles midiendo cada uno de 200 á 750 m. con un largo total de 4,655 m á 600 S.	2.793,000
4 Tuneles midiendo cada uno 750 m. por arriba, con un largo total de 6,280 m. á 700 S.	4 396,000
680 m. de bóvedas en dos tuneles, á 100 S.	68,000
12 Puentes sobre el rio Santa, á 60000 soles	720,000
Viaducto sobre la quebrada de Huaylas de 170 m. de largo y 40 m. de altura	200,000
4 Puentes de 30 m. sobre quebradas.	120,000
94 Arcos debajo de los terraplenes para desagües á 1,000 S.	94,000
46,000 m. c. de muros de retencion con piedra seca, á 3 S.	138,000
9,200 m. c. de muros de retencion de cal y canto, á 16 S.	147,200
	16.345,740
3.ª SECCION.	
De Pato (Huaylas) a Huaraz, 90 kilómetros.	
5.333,300 m. c. de terraplenes y excavaciones en tierra y cascajo, á S. 0.80	4.266,640
31,100 m. c. de excavaciones en roca á 3 S.	93,300
1 Túnel de 100 m. de largo, á 500 S.	50,000
Viaducto y puente sobre el rio, en Caraz, de 120 m. de largo y 40 m. de alto	150,000
14 Puentes sobre las quebradas trasversales, á 30,000 S	420,000
Al frente	18.108,112

	Soles.
Del frente	18.108,112
125 Arcos para desagües debajo de los terraplenes, á 800 S.	100,000
Alcantarillas para acequias	20,000
Para empedrar las zanjas al largo de la via, 120,000 m. á S. 0.60	72,000
170,000 m. de cercos á S. 0.60	102,000
	5.273,940
4.ª SECCION.	
De Huaraz á Recuay, 24 kilómetros.	
1.075,300 m. c. de excavaciones y terraplenes en tierra ó cascajo, á S. 0.50	537,650
164,890 m. c. de excavaciones en roca, á 3 S	494,670
100 m. de túnel en roca. á 500 S	50,000
7 Puentes sobre el rio á 20,000 S	140,000
Alcantarillas para desagües	20,000
4 Puentes sobre quebradas trasversales	80,000
Barreras en los caminos cruzados	2,000
16 Kilómetros de cercos á S. 0.40 el m	6,400
	1.330,720
	24.712,772
B.—La via.	
Por kilómetros, 63 toneladas de rieles á 60 S	3,780
700 Kilógramos de tornillos á 100 S. la tonelada	70
2,000 Kilógramos de clavijas á 120 soles la tonelada	240
3,600 Kilógramos de planchas para unir los rieles, á 100 S. tonelada	360
1,400 Durmientes á S. 1.40	1,960
Trasporte del material desde el puerto hasta el punto de empleo y colocacion de la via	1,500
Desvíos y repuestos	790
Total por kilómetros	8,700
265 Kilómetros de via á 8,700 S	2.305,500
Balasto en las tres últimas secciones, 189,000 m. á 3 S	567,000
	2.872,500
C.—Estaciones.	
1.ª *Estacion de Chimbote.*	
Casa y habitaciones	100,000
Vereda cubierta	10,000
2 Tornamesas grandes	20,000
Almacenes para mercaderías	30,000
Cobertizos para 10 locomotoras	70,000
Edificio para composturas de locomotoras	50,000
Edificio para composturas de coches y carros	40,000
2 Tanques	10,000
2 Balanzas para pesar los carros	6,000
Al frente	26.585,272

	Soles.
Del frente	26.585,272
Ramada para 100 carros	80,000
Maquinaria de los talleres y su instalacion	200,000
Señales y desvios	10,000
Paredes para cercar	40,000
	666,000
	27.585,272
2.ª *Estacion de Suchiman.*	
Casa y habitaciones	20,000
Almacenes para mercaderías	10,000
Ramada para cinco carros	5,000
1 Tanque y cañería para llevar agua	8,000
Señales y desvíos	2,000
Paredes para cercar	6,000
	51,000
3.ª *Estacion de Taquilpon.*	
Como la de Suchiman	51,000
4.ª *Estacion de Yuramarca.*	
Como la de Suchiman	51,000
Mas una ramada para dos locomotoras	10,000
Y una tornamesa grande	10,000
	71,000
5.ª *Estacion de Pato (Huaylas.)*	
Como la de Yuramarca	71,000
6.ª *Estacion de Caraz.*	
Como la de Suchiman	51,000
7.ª *Estacion de Yungay.*	
Como la de Suchiman	51,000
8.ª *Estacion de Carhuaz.*	
Como la de Yuramarca	71,000
9.ª *Estacion de Huaraz.*	
Casa y habitaciones	40,000
Vereda cubierta	10,000
Cobertizo para 10 locomotoras	70,000
Almacenes para mercaderías	10,000
Edificio para compostura de locomotoras	50,000
Edificio para compostura de coches y carros	40,000
Tanques con su cañería	12,000
Balanzas para pesar carros	3,000
Ramada para 100 carros	80,000
Maquinaria de los talleres	200,000
Señales y desvíos	5,000
Paredes para cercar	40,000
	560,000
A la vuelta	28.177,272

	Soles.
De la vuelta	28.177,272
10.ª *Estacion de Recuay.*	
Como la de Yuramarca	71,000
Paraderos.	
7 Paraderos en los sitios que mejor convengan, á 10,000 S.	70,000
	1.784,000
D. — Material rodante.	
20 Locomotoras á 30,000 S.	600,000
2 Locomotoras de auxilio para las gradientes de 4 y 5 por 100	60,000
20 Coches grandes de primera clase á 6,500 S.	130,000
8 Coches chicos de primera clase á 4,000 S.	32,000
8 Coches mixtos á 5,000 S.	40,000
20 Coches grandes de segunda clase á 4,500 S	90,000
8 Coches chicos de segunda clase á 3,000 S.	24,000
100 Carros abiertos á 1,300 S.	130,000
50 Carros cubiertos á 2,000 S	100,000
60 Carros de plataforma á 1,200 S.	72,000
150 Carros para carbon y metales á 1,000 S.	150,000
15 Carros para equipajes á 3,000 S.	45,000
50 Carros para ganado á 1,500 S.	75,000
Piezas de repuesto para locomotoras y carros	200,000
	1.784,000
E. — Obras accesorias.	
1.º *Muelle en Chimbote.*	
Parte en esqueleto	150,000
Parte forrada con plancha de fierro para formar una punta sólida	200,000
Relleno con piedra	60,000
Dos casitas á la entrada del muelle	6,000
Pescantes, tornamesas, desvios y rieles entre la estacion y la punta del muelle	40,000
	456,000
2.º *Cañería para Chimbote.*	
25 Kilómetros de cañería á 9,000 S.	225,000
200 Metros de galería filtrante á 2 m. debajo del agua á 200 S. por m	40,000
1 Pila y pilones en la estacion	15,000
	280,000
3.º *Telégrafo y postes kilométricos.*	
270 Kilómetros de telégrafo á 300 S.	81,000
Aparatos, muebles, etc	20,000
260 Postes kilométricos á 10 S.	2,600
	103,600
	839,600
Al frente	31.141,872

	Soles.
Del frente	31.141,872
F. — Gastos generales.	
Gastos de estudios hechos y por hacer	100,000
Gastos de administracion, personal, servicio médico, etc	1.200,000
Para establecer campamentos, abrir caminos, etc., en la segunda estacion	800,000
	2.100,000
	34.056,872
Gastos imprevistos	3.443,128
	37.500,000
Para expropiacion, por aproximacion	500,000
Suma total	38.000,000
Resúmen.	
A. — Formacion del camino	24.712,772
B. — La via	2.872,500
C. — Estaciones	1.784,000
D. — Material rodante	1.784,000
E. — Obras accesorias	839,600
F. — Gastos generales	2.100,000
Gastos imprevistos	3.443,128
Expropiaciones	500,000
Suma total	38.000,000

Lima, Febrero 8 de 1871. — El ingeniero en jefe. — Ernesto Malinowski.

Propuesta para la construccion.

Excmo. Señor.

José Bianchi, ante V. E. con el debido respeto me presento y digo: Que habiéndome impuesto del aviso oficial publicado en "El Peruano," convocando licitadores para la construccion de un muelle en el puerto de Chimbote y de un ferrocarril que partiendo de este puerto termine en Huaraz; y despues de haber depositado en la Caja fiscal de este departamento, como lo acredita el adjunto certificado, los quinientos mil soles que exige el decreto de convocatoria; propongo á V. E. construir las obras mencionadas en el expresado aviso, sujetándome en un todo á las especificaciones publicadas en el Diario oficial, por la suma de treinta y seis millones

de soles en efectivo, con las condiciones siguientes:

El Supremo Gobierno ordenará á sus agentes en Europa y los Estados Unidos, que paguen al contado todas las facturas de materiales, que con sus respectivos conocimientos les presenten nuestros agentes.

Cada mes un ingeniero del Estado valorizará los trabajos hechos en la proporcion al costo general de la obra, y el certificado que expida, será pagado por la Caja fiscal de este Departamento, sin ninguna otra tramitacion, mas que la de la toma de razon en la seccion respectiva de la Direccion de Contabilidad.

La Caja fiscal pagará el importe de los certificados que expida el ingeniero inspector, girando un libramiento contra uno de los Bancos de esta capital, en el que el Supremo Gobierno depositará dos millones de soles, para atender al pago de dichos certificados, y cuando estos dos millones sean agotados, renovará el depósito y así sucesivamente hasta la conclusion de la obra.

El plazo para la conclusion de los trabajos ya mencionados será de seis años, que empezarán á contarse quince dias despues de verificado el depósito de que habla el párrafo anterior, y dadas las órdenes á que se refiere el artículo 1º Y en virtud de lo expuesto:

A V. E. suplico se digne tomar en consideracion la presente propuesta.—Lima, 22 de Mayo de 1871. — Firmado — JOSÉ BIANCHI.

No ha lugar.

Lima, Mayo 31 *de* 1871.

Teniendo en consideracion: que en el supremo decreto de 15 de Febrero último por el que se mandaron convocar propuestas para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, se reservó el Gobierno el derecho de desechar todas las que se presentasen si no considerasen ninguna aceptable; que el dia señalado para la apertura de las propuestas solo se presentó la de D. José Bianchi, el cual ofrece hacer la obra en la cantidad de treinta y seis millones de soles en dinero efectivo, cuya suma la considera el Gobierno como excesiva: se declara sin lugar la referida propuesta de D. José Bianchi, á quien se devolverá el depósito de quinientos mil soles que consignó en la Caja fiscal.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — Firmado — SANTA MARÍA.

Especificaciones generales para la construccion.

A. *Formacion del camino.*

1º Ancho del camino al nivel de la gradiente.—En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros (4 m. 30.)

En excavacion de roca sólida tres metros sesenta centímetros (3 m. 60) mas abajo de la gradiente.

En la region de las lluvias, además del ancho reservado para el camino, habrá en las excavaciones una zanja que será forrada con piedras en las partes que sea necesario.

2º Los socavones tendrán cuatro metros ochenta centímetros (4 m. 80) de ancho y cinco metros noventa centímetros (5 m. 90) de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros (0 m. 30) mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno y otro caso, con material conveniente, hasta llegar á la gradiente. Para el abrigo de los cuidadores se formará en cada cien metros, nichos que tendrán dos metros (2 m. 00) de ancho por un metro y medio (1 m. 50) de profundidad y dos metros y medio (2 m. 50) de alto.

En el fondo habrá una zanja, donde sea necesario, para la libre evacuacion de las aguas. Los so-

cavones llevarán arquería, cuando la calidad del terreno lo exija.

3º El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida; en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural, salvo los casos en que será revestido con muros de consolidacion.

4º Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedra.

5º La gradiente máxima será de uno y medio á cinco por ciento, sujetándose para su adopcion á las condiciones topográficas del terreno que atraviese la línea, sin comprometer la seguridad y solidez de la via.

6º El radio mínimum de las curvas será de doscientos metros (200 m. 00,) y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros (120 m. 00.)

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó de fierro.

8º En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros (0 m. 40) de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento, pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2º

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros (1 m. 44.)

2º Forma del riel la que se denomina T.

3º Peso del riel treinta y un kilógramos y medio (31 k. 50) por metro.

4º Junturas suspendidas y con planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par (9 k. 00,) cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros (0 m. 022) de diámetro. (*Fish plates suspended joints.*)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros (2 m. 50) de largo y veinte centímetros (0 m. 20) de ancho, por trece centímetros (0 m. 13) de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curva será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros (0 m. 75) de centro á centro, y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. *Estaciones.*

El ingeniero inspector del Gobierno deberá designar al contratista con la debida oportunidad, los puntos mas convenientes para la construccion de las estaciones y paraderos, ya sea dentro de las poblaciones cuyos nombres se mencionan, cuando esto no perjudique al trayecto general de la línea, ó en los lugares mas inmediatos á ellas, cuando existan de por medio obstáculos topográficos que no se puedan salvar sin ocasionar cambios y gastos de gran consideracion en los planos y el costo de la obra.

(A) Estacion de Chimbote.

Esta estacion contendrá:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasaje-

1º Una ramada de quince metros (15 m. 00) de largo por diez metros de fondo, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado ú otro hasta tener cuarenta metros (40 m. 00) de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D. *Material rodante.*

1º Veinte locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ella el ténder, á razon de veinticinco kilómetros por hora (25 k. 00) sobre gradientes de dos (2) por ciento.

2º Dos locomotoras de auxilio para las gradientes de cuatro y cinco por ciento.

3º Veinte coches grandes para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos: seis de ellos serán con lugares excusados.

4º Ocho coches chicos de primera clase.

5º Ocho coches mixtos.

6º Veinte coches grandes de segunda clase; de los que seis serán con lugares excusados.

7º Ocho coches chicos de segunda clase.

8º Cien carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas cada uno, cuando menos de diez toneladas de carga.

9º Cincuenta carros cubiertos.

10. Sesenta carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

11. Ciento cincuenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

12. Quince carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

13. Cincuenta carros especiales para ganado.

14. Telégrafo de soga en los coches.

15. Las ruedas de toda clase han de ser de hierro fundido templado.

E. *Obras accesorias.*

(A) Muelle de Chimbote.

Se establecerá en Chimbote un muelle con las condiciones siguientes:

1º El muelle se comprondrá de dos partes: la una sólida que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, y la otra en esqueleto que servirá para unir la primera con la costa y con la estacion.

2º La parte sólida tendrá doscientos metros de largo (200 m. 00) y treinta metros (30 m. 00) de ancho. Será del sistema Mitchell y forrada con planchas de fierro, y la parte interior estará rellenada con piedras, cascajo ó arena. Su extremo formará una punta.

3º La parte en esqueleto será igualmente del sistema Mitchell y tendrá trescientos metros de largo (300 m. 00) y diez metros de ancho (10 m. 00.)

4º El muelle tendrá un pescante para levantar un peso de diez toneladas, dos para cinco toneladas cada uno, y tres para tres toneladas.

5º Ademas habrá dos pescantes sobre ruedas para una tonelada.

6º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conecciones y cambios para pasar en cada extremo de una via á otra.

7º En las cercanías de la punta del muelle se colocarán ocho boyas de fierro ancladas por medio de tornillos Mitchell.

(B) Agua potable.

1º El agua será sacada del rio por medio de galerías filtrantes, situadas á dos metros (2 m. 00) debajo del nivel del agua y será llevada por medio de una cañería de fierro á la estacion, con un ramal que se prolongará hasta la punta del muelle.

2º La cañería será calculada para llevar cincuenta metros cúbicos por hora.

3º En la estacion habrá una pila y cuatro pilones.

(C) Telégrafo.

1º A lo largo del ferrocarril se colocará un telégrafo eléctrico con

ros de primera y segunda clase, con salida especial para los que llegan.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas para recibir y entregar las cargas ó equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Una oficina para recibir y entregar las cargas.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres, separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de ocho piezas y una cocina para el administrador del ferrocarril.

8º Un departamento de ocho piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

9º Cuatro habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

10. Una oficina para telégrafo.

11. Un edificio para acomodar diez locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos.

12. Un edificio para composturas de locomotoras, con todos los útiles y las máquinas necesarias, y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

13. Un edificio para composturas de carros y coches con veinte viviendas para carpinteros.

14. Un corral para carbon y leña.

15. Dos tanques de fierro batido colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

16. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

17. Dos tornamesas de quince metros de diámetro.

18. Una ramada para cien carros.

19. Una vereda cubierta, de sesenta metros (60 m. 00) y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua á los rieles.

20. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(B) Estaciones de Suchiman, Yaquilpon, Caraz y Yungay.

Estas estaciones contendrán:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boletería con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para *bufete*.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda cubierta, de treinta metros (30 m. 00.)

11. Una ramada para cinco carros.

12. Un tanque como los de Chimbote con su cañería.

13. Un embarcadero en ranfla para bestias.

14. Una ramada para carbon y leña.

(C) Estaciones de Yuramarca, Pato, Carhuaz y Recuay.

Como la de Suchiman, y además habrá una ramada para dos locomotoras y una tornamesa de quince metros (15 m. 00) de diámetro.

(D) Estacion de Huaraz.

Para la estacion de Huaraz las especificaciones son las mismas que para la estacion de Chimbote, menos las habitaciones para el administrador, y salvo que el edificio para la carga será de dimensiones mas reducidas.

(E) Paraderos.

Habrá siete paraderos, cada uno de los cuales se compondrá de lo siguiente:

1º Una ramada de quince metros (15 m. 00) de largo por diez metros de fondo, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado ú otro hasta tener cuarenta metros (40 m. 00) de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D. *Material rodante.*

1º Veinte locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ella el ténder, á razon de veinticinco kilómetros por hora (25 k. 00) sobre gradientes de dos (2) por ciento.

2º Dos locomotoras de auxilio para las gradientes de cuatro y cinco por ciento.

3º Veinte coches grandes para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos: seis de ellos serán con lugares excusados.

4º Ocho coches chicos de primera clase.

5º Ocho coches mixtos.

6º Veinte coches grandes de segunda clase; de los que seis serán con lugares excusados.

7º Ocho coches chicos de segunda clase.

8º Cien carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas cada uno, cuando menos de diez toneladas de carga.

9º Cincuenta carros cubiertos.

10. Sesenta carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

11. Ciento cincuenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

12. Quince carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

13. Cincuenta carros especiales para ganado.

14. Telégrafo de soga en los coches.

15. Las ruedas de toda clase han de ser de hierro fundido templado.

E. *Obras accesorias.*

(A) Muelle de Chimbote.

Se establecerá en Chimbote un muelle con las condiciones siguientes:

1º El muelle se comprondrá de dos partes: la una sólida que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, y la otra en esqueleto que servirá para unir la primera con la costa y con la estacion.

2º La parte sólida tendrá doscientos metros de largo (200 m. 00) y treinta metros (30 m. 00) de ancho. Será del sistema Mitchell y forrada con planchas de fierro, y la parte interior estará rellenada con piedras, cascajo ó arena. Su extremo formará una punta.

3º La parte en esqueleto será igualmente del sistema Mitchell y tendrá trescientos metros de largo (300 m. 00) y diez metros de ancho (10 m. 00.)

4º El muelle tendrá un pescante para levantar un peso de diez toneladas, dos para cinco toneladas cada uno, y tres para tres toneladas.

5º Ademas habrá dos pescantes sobre ruedas para una tonelada.

6º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conecciones y cambios para pasar en cada extremo de una via á otra.

7º En las cercanías de la punta del muelle se colocarán ocho boyas de fierro ancladas por medio de tornillos Mitchell.

(B) Agua potable.

1º El agua será sacada del rio por medio de galerías filtrantes, situadas á dos metros (2 m. 00) debajo del nivel del agua y será llevada por medio de una cañería de fierro á la estacion, con un ramal que se prolongará hasta la punta del muelle.

2º La cañería será calculada para llevar cincuenta metros cúbicos por hora.

3º En la estacion habrá una pila y cuatro pilones.

(C) Telégrafo.

1º A lo largo del ferrocarril se colocará un telégrafo eléctrico con

postes de fierro y con todos los aparatos correspondientes en las estaciones.

(D) Postes kilométricos.

1º En cada kilómetro se colocará un poste de fierro con números esmaltados.

F. *Prevenciones generales.*

1º Todo el material que se emplee, será de la mejor calidad.

2º Los planos para puentes, estaciones, muros, y en general para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion; lo mismo que los trazos en que especialmente habría que emplear curvas de menos de doscientos metros (200 m. 00) de radio.

3º El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

Lima, Junio 6 de 1871.—Firmado — DIONISIO DERTEANO. — Firmado — B. VALDEAVELLANO.

Bases del Contrato.

1º Benito Valdeavellano y Dionisio Derteano, por sí y sus herederos, albaceas y demás legítimos representantes, se obligan á construir un ferrocarril que, partiendo de Chimbote vaya á terminar en Recuay, pasando por la ciudad de Huaraz y por los pueblos de Suchiman, Yaquilpon, Yuramarca, Patos, Caraz, Yungay, Carhuaz, y aquellos paraderos de que se habla bajo la letra C en el adjunto pliego de especificaciones.

2º Los contratistas se obligan á cumplir todas las prescripciones contenidas en el mencionado pliego de especificaciones, declarando categóricamente que las aceptan todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura correspondiente.

3º Los contratistas se obligan igualmente á construir la línea férrea entre Chimbote y Recuay, en cuanto se lo permita la configuracion del terreno, con sujecion á los planos y perfiles presentados al ministerio del ramo; pues debiendo hasta cierto grado considerarse dicho trabajo como preliminar, es entendido que los contratistas estarán plenamente autorizados, con conocimiento y anuencia del ingeniero inspector de la obra, para elegir entre los puntos señalados para estaciones y paraderos, el trayecto que estimen mas conveniente, siendo obligacion del indicado ingeniero inspector el designar con la debida anticipacion los sitios en donde deberán construirse las mencionadas estaciones y paraderos.

4º Todos los útiles y materiales que se empleen en la construccion y equipo de la via férrea, serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras pertenecientes á la línea, se ejecutarán bajo la inspeccion inmediata y á entera satisfaccion del ingeniero que el Gobierno nombrare con dicho objeto. El Gobierno nombrará además, de su cuenta y cargo, uno ó mas comisionados especiales para el exámen del material en el lugar en que se efectúen las compras, y antes de su remision al puerto de su destino.

El certificado de aprobacion que en este caso expidan los referidos comisionados, relevará á los contratistas de toda responsabilidad ulterior respecto á la calidad de los materiales.

5º Todas las cuestiones técnicas y profesionales que se susciten entre los contratistas y el ingeniero inspector nombrado por el Gobierno, se decidirán por medio de árbitros, y en caso de discordia, por un tercero dirimente nombrado por ellos, cuyo fallo será obligatorio para ambos contratantes. Si el fallo fuere adverso á los contratistas, y estos no cumplieren la decision arbitral, tendrá derecho el Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses consecutivos, por casos que

no sean de fuerza mayor ó fortuitos, ó por la falta en el pago de las armadas correspondientes, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos citados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y los contratistas en el deber de indemnizar al Estado los daños y perjuicios causados por su falta.

6º Los contratistas se obligan á terminar completamente la mencionada línea, con todos sus edificios y dependencias, entregándola expedita para el servicio público, en el término de seis años, que empezarán á correr á los treinta dias de hecha á los contratistas la notificacion de que se ocupa el inciso 1º del artículo 20 de este contrato.

7º El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, como inundaciones, terremotos, revoluciones y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufrieren los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, de corporaciones ó de particulares, ó ya sea tambien por la falta en el pago de las armadas mensuales.

8º Noventa dias despues de hecha la entrega oficial del ferrocarril, el Gobierno nombrará una comision compuesta de personas idóneas y competentes, cuyo deber será inspeccionar la obra bajo todos aspectos é informar si está ó no construida y equipada conforme á lo estipulado en las especificaciones y bases del contrato. Si el informe de la comision inspectora fuere favorable, los contratistas quedarán *ipsofacto* exonerados de toda responsabilidad, y se les devolverá el importe de la garantía determinada en el artículo 22, no estando en ningun caso obligados los contratistas á reparar á su costa otros daños que los procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor indicados en el artículo anterior.

9º Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno conviniere recibir la línea por secciones, los contratistas estarán obligados á entregarla de ese modo, en cuyo caso los contratistas podrán servirse gratuitamente de la seccion ó secciones entregadas para el trasporte de los útiles, materiales, herramientas, máquinas, provisiones y demás efectos, lo mismo que para la traslacion de empleados y operarios del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la línea, ó de alguna de sus secciones, conforme á lo pactado en la cláusula que antecede, presentarán los contratistas el respectivo certificado del ingeniero inspector, por el que conste estar fielmente cumplidas las condiciones de este contrato y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega, una acta que firmarán un comisionado *ad hoc* del Gobierno, el ingeniero inspector y los contratistas.

11. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebraren, serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes de la República, y siendo obligacion del Gobierno interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente por cada contrata.

12. Si los contratistas prefiriesen

traer colonos trabajadores directamente de la China, del Japon ó de cualquier otro pais extranjero, ya sea de Europa ó de América, de conformidad con lo establecido en el anterior artículo, es entendido que los gastos que demandaren su contratacion y trasporte, serán abonados á los contratantes, previa su comprobacion en la misma forma y modo fijados en el inciso 5º del artículo 20 para el pago de las facturas ejecutadas en la América del Sur, y lo mismo se observará respecto al importe de los traspasos de colonos chinos, celebrados en el Perú.

13. Los trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil miéntras dure la construccion del ferrocarril y hasta su completa terminacion y oficial entrega, salvo el caso de guerra exterior para los ciudadanos del Perú, debiendo servirles de suficiente resguardo el boleto de ocupacion expedido por el superintendente y refrendado por el comisario de policía de la línea.

14. Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en todo lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden y para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados y peones.

15. El Gobierno concederá gratuitamente á los contratistas el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado, que sean necesarios para la plantificacion de la via férrea, sus estaciones, paraderos, cambios, desvíos, edificios y demás dependencias, así como tambien para la construccion de viviendas provisionales y el establecimiento de campamentos y proveedurías para los empleados, operarios y peones. Si los contratistas necesitaren algunos terrenos pertenecientes á corporaciones ó á particulares, el Gobierno les facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa; esta se hará de cuenta y cargo de los contratistas, pero siendo obligacion del Gobierno, sin perjuicio de los convenios que pudieran celebrar los contratistas con los interesados, promover y sostener, conforme á lo dispuesto en los decretos supremos que rigen en la materia, los expedientes de expropiacion, y asimismo allanar todos los obtáculos que ofrezca la ocupacion de los mencionados terrenos ó que se opongan al libre y seguro tránsito de los materiales y utensilios destinados á la obra.

16. El Gobierno se obliga igualmente á allanar las dificultades que pudieran presentarse respecto á la provision del agua necesaria para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos en via de ejecucion, siendo de cuenta de los contratistas el pago de las indemnizaciones correspondientes.

17. Las condiciones de que se ocupan los dos artículos precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas, que provisionalmente se tomaren para el uso y servicio de la línea, al dominio de sus legítimos poseedores.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y de muellaje durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demás que se empleen en este género de obras, y asimismo los artículos de ferretería y materiales destinados á la construccion de las estaciones y otros edificios pertenecientes al ferrocarril.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, ó salado, conservas alimenticias, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huesillo, café, té, galleta y harina.

3º Drogas y medicinas para el uso y servicio de las ambulancias y hospitales de la línea.

4º Efectos de vestuario para el uso de los peones, como bayetones, ponchos, frazadas, camisetas, camisas, pantalones, calzoncillos, pañuelos de algodon, sombreros, gorras y zapatos.

5º Forraje para bestias, como heno, cebada, avena y pasto seco.

6º Pólvora de minas y guias, ó cualquiera otra materia explosiva ya conocida ó que mas adelante se descubriere. Si los contratistas prefiriesen fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que necesiten para sus trabajos, podrán hacerlo con autorizacion del Gobierno y prévio el otorgamiento de fianzas y demás garantías que fuere necesario establecer. Se concede á los contratistas permiso para internar y hacer uso de la pólvora extranjera en los trabajos del ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estarán obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el presente artículo, y á introducir solo la cantidad que necesitaren, segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que estimare convenientes.

19. Con el fin de acelerar la terminacion del ferrocarril, queda estipulado que todos los buques que conduzcan trabajadores, materiales, útiles, provisiones y artículos de primera necesidad, consignados á la órden de los contratistas, podrán tocar directamente en Chimbote y verificar allí su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de Comercio y Aduanas respecto á los puertos mayores, pudiendo tambien los contratistas construir en el mencionado puerto los muelles que tengan por conveniente.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas Benito Valdeavellano y Dionisio Derteano ó á la persona ó personas que representen sus acciones y derechos, por el ferrocarril trasandino de Chimbote á Huaraz y Recuay, con sus estaciones, edificios y demas dependencias, construido y equipado en todo con estricta sujecion á lo determinado en el pliego de especificaciones, que debe servir de base fundamental de este contrato, la suma total de treinta y tres millones quinientos mil soles, en el órden y forma siguientes:

1º El Gobierno del Perú depositará en poder de los agentes de la República en Lóndres, la suma de cinco millones de soles á la par ó sea un millon de libras esterlinas, debiendo hacerse efectivo el expresado depósito á la mayor brevedad posible, y comunicárselo oficialmente á los contratistas para los efectos del artículo 6º del contrato.

2º La mitad del importe del antedicho depósito, ó sea quinientas mil libras esterlinas, se destinará á la apertura de un crédito por igual cantidad en favor de los contratistas ó de sus agentes en Nueva York; no pudiendo en ningun caso hacer uso de dicho crédito sino cada vez que tengan derecho á exigir un pago, de conformidad con lo expresado en los incisos 3º y 4º del presente artículo.

3º El millon de libras esterlinas, repartido segun se determina en el inciso anterior, queda depositado con el único y exclusivo objeto de pagar á la vista y sin dilacion alguna el importe de cuentas y facturas, que en debida forma presentaren los contratistas ó sus agentes al depositario ó sus representantes.

4º Los materiales, útiles, víveres y demás efectos destinados á la construccion del ferrocarril ó al uso y consumo de sus empleados y trabajadores, se comprarán con suje-

cion á las órdenes de los contratistas y bajo la inspeccion del comisionado de que habla el artículo 4º, caso de que el Gobierno tenga á bien nombrarlo. Las facturas respectivas serán certificadas y legalizadas por los agentes diplomáticos ó consulares de la República, residentes en los lugares en donde se efectúen las mencionadas compras; debiendo tenerse dicho requisito como título suficiente de parte de los contratistas ó de sus agentes para exigir del depositario ó de sus representantes el pago indicado en el inciso que antecede, lo mismo en Lóndres que en Nueva York.

5º El importe de las facturas ejecutadas en cualquiera de las Repúblicas del Sur ó de Centro América, y tambien las que procedan de San Francisco de California, se pagarán á los contratistas en la ciudad de Lima del mismo modo y forma estipulados respecto al pago de los certificados de trabajo hecho, esto es, se pagará mensualmente en metálico ó en letras sobre Lóndres, á eleccion de los contratistas.

6º El resto, ó sea el valor de las obras y trabajos pertenecientes al ferrocarril, se pagará á los contratistas en armadas mensuales, correspondientes á los trabajos hechos, y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra.

7º Para que tenga lugar el pago de las antedichas armadas, los contratistas presentarán mensualmente en el Ministerio de Hacienda el certificado que, por trabajos ejecutados y por materiales empleados en la línea durante el mes respectivo, expida á su favor el ingeniero nombrado por el Gobierno para la inspeccion y supervigilancia de la obra.

8º Las armadas de que se ocupan los incisos 6º y 7º, se pagarán en Lima con toda puntualidad cada mes, en moneda sonante y corriente ó en letras sobre Lóndres, á noventa dias y al cambio de 45§ á eleccion de los contratistas, sin otra deduccion que la del diez por ciento de garantía estipulada en el artículo 22, y siendo entendido que el valor de la armada nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

9º En caso de que el Gobierno dejase de pagar tres mesadas consecutivas, ocasionando con dicha falta la paralizacion del trabajo ó irrogando perjuicios á los contratistas, — quedan estos facultados, bien sea para suspender la obra, sin renunciar por ello á su derecho de exigir el pago de lo adeudado con el interes corriente en la plaza de Lima, y la indemnizacion de las pérdidas y daños que experimenten, ó ya sea para continuarla hasta su completa conclusion, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubiertos de los capitales que para ello hubiesen desembolsado, de los intereses que hubiesen pagado y de los perjuicios que hubiesen sufrido, hipotecándoles para estos efectos y desde ahora para entónces, especial y señaladamente el mencionado ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, con todos sus utiles, máquinas y material rodante y de equipo, estaciones, edificios y dependencias, y asimismo todo lo que forme parte de dicha línea férrea y que haya sido comprado con fondos del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca la parte de obra ya ejecutada hasta la época de la suspension del pago y los productos que diere la explotacion ó el arrendamiento de la expresada via férrea.

10. Hallándose el Supremo Gobierno autorizado por una ley especial del Congreso para emitir bonos por la suma de quince millones de libras esterlinas para construir con su producto varias líneas férreas, queda estipulado que, del producto del empréstito, separará la suma necesaria para cubrir el costo de la línea de que se ocupa este contrato, comprometiéndose solemnemente á no dedicar á nin-

gun otro objeto la expresada suma.

21. Si despues de terminada y entregada la obra, quedare á los contratistas un sobrante de rieles, durmientes, herramientas ú otros cualesquiera útiles ó materiales que el Gobierno necesite para el uso y servicio del ferrocarril, tendrá el derecho de comprarlos por el costo de factura, y en caso de que por el uso hayan sufrido algun deterioro, á precio de tasacion.

22. Los contratistas, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejarán en arcas fiscales. el diez por ciento del importe de cada uno de los certificados mensuales del trabajo hecho, hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto á los contratistas con arreglo á lo estipulado en el artículo 8º, abonándoseles entre tanto sobre la suma depositada el interes correspondiente.

23. La garantía antedicha se aplicará en la parte que fuere necesaria, á hacer efectiva la responsabilidad de que se ocupan los articulos 5º y 8º

24. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno y los contratistas, sus herederos, albaceas ó los demás que legítimamente les representen en sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

25. Los derechos que este contrato otorga y las obligaciones que impone á los contratistas, no se suspenderán por enfermedad de ellos, y en caso de muerte, son trasmisibles á sus herederos y sucesores.

26. Este contrato no puede traspasarse ó transferirse por los contratistas á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio permiso del Gobierno, consignado en escritura pública.

27. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

28. Queda establecido que, si en la construccion de la ya mencionada via férrea, se descubrieren minerales, fósiles, antigüedades ú otras cosas explotables (que desde luego son declaradas de propiedad nacional,) los contratistas pondrán los hechos en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que juzgue convenientes; siendo entendido que lo determinado en el presente artículo se considerará incluido en la hipoteca de que se ocupa el inciso 9º del artículo 20.

Lima, Junio 6 de 1871.

Firmado—DIONISIO DERTEANO. —Firmado—B. VALDEAVELLANO.

Nueva propuesta para contrato.

Excmo Señor.

Benito Baldeavellano y Dionisio Derteano, comerciantes de esta capital y hacendados del valle de Santa, ante V. E. debidamente nos presentamos y decimos: Que en los diarios de esta capital hemos visto un decreto supremo desechando la propuesta elevada al Gobierno por D. José Bianchi para la construccion de un ferrocarril que, partiendo de Chimbote y cruzando el expresado valle, pase por Huaraz terminando en Recuay.

Como á pesar de haberse publicado avisos convocando licitadores para la construccion del mencionado ferrocarril, dando un término para la presentacion de las propuestas; como este plazo se prorogó quince dias mas, y como al fenecer este plazo, solo se presentó un proponente, abrigamos el temor de que desechada la oferta del único proponente, no se presente ningun

otro. Pudiera resultar de ahí que se aplazase indefinidamente la ejecucion de obra tan importante, y hallándonos nosotros poderosamente interesados en que los trabajos de ese ferrocarril se emprendan á la mayor brevedad posible, á la vez que nos sería muy grato contribuir eficazmente á convertir en realidad las fundadas esperanzas que han concebido los habitantes del departamento de Ancachs, que con muchísima razon creen que el ferrocarril en aquellos lugares dará á conocer, para desarrollar despues, los poderosos elementos de prosperidad y riqueza que allí se encuentran, nos hemos decidido á proponer á V. E. la celebracion de un contrato para la construccion del mencionado camino de hierro con arreglo á las bases y especificaciones que adjuntamos.

Creemos, Excmo. Señor, que el precio de soles 33.500,000 que pedimos, parecerá á V. E. muy económico y lo mas reducido posible, pues para demostrarlo basta manifestar que el presupuesto formado para esta obra arroja una suma de 38.000,000 de soles en efectivo, y que la única propuesta que V. E. ha recibido, asciende á 36.000,000.

Como al elevar á V. E. esta representacion nos guia ante todo el decidido empeño de asegurar la construccion del ferrocarril de Chimbote á Recuay, deseando al mismo tiempo que el Supremo Gobierno obtenga en beneficio del Estado la mayor economía posible, se estipulará en el contrato que con nosotros se celebre, que en el plazo de treinta dias contados desde la fecha del decreto de aceptacion, si hubiere quien proponga en los términos y condiciones con que nosotros lo hacemos, construir el mencionado ferrocarril por una suma menor que la que nosotros fijamos, traspasaremos el contrato al nuevo proponente, abonándonos solamente el interes de diez por ciento al año por el tiempo que hubiesen quedado en depósito los quinientos mil soles que hemos entregado en la caja fiscal. No nos reservamos el derecho de preferencia ni la estipulacion en el contrato de traspaso de ninguna condicion que redunde en beneficio nuestro.

Para cumplir con lo dispuesto en el respectivo decreto de convocatoria, incluimos un certificado que acredita haber hecho en esta Caja Fiscal el depósito de quinientos mil soles que servirá para garantizar el cumplimiento de la presente propuesta.

Y por lo tanto—

Suplicamos se digne tomarla en consideracion y disponer lo que juzgue mas conveniente.

Lima, Junio 6 de 1871.

Excmo. Señor.—Firmado—DIONISIO DERTEANO. — Firmado—B. VALDEAVELLANO.

Acéptase la anterior propuesta.

Lima, Junio 9 de 1871.

Teniendo en consideracion: Que por decreto de 15 de Febrero último se convocaron propuestas para la construccion de un ferrocarril de Chimbote á la ciudad de Huaraz, por el término de sesenta dias: Que vencido el término de la convocatoria, no se presentó mas propuesta que la de D. José Bianchi por treinta y seis millones de soles, la que fué desechada por resolucion de 31 de Mayo próximo pasado, por considerarse excesivo el precio propuesto: Que D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano han ofrecido construir el mencionado ferrocarril por la suma de treinta y tres millones quinientos mil soles, suma que los proponentes se han allanado á reducir á treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles: Que tal propuesta es ventajosa si se considera que la obra ha sido presupuestada en la suma de treinta y ocho millones de soles y que en la única propuesta que se presentó en virtud de la convoca-

toria, se pidió la cantidad de treinta y seis millones de soles: Que el Gobierno está especialmente autorizado por la ley de 28 de Enero último para la construccion del mencionado ferrocarril; acéptase la referida propuesta de D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano para construir por cuenta del Estado un ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, de mocion á vapor, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Dionisio Derteano y D. Benito Valdeavellano se obligan por sí y sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, á construir un ferrocarril que partiendo de Chimbote termine en Recuay, pasando por la ciudad de Huaraz y por los pueblos de Suchiman, Yaquilpon, Yuramarca, Patos, Caraz, Yungay, Carhuaz, y por aquellos paraderos de que se habla en la letra C de las especificaciones de la convocatoria.

2ª La obra se ejecutará en todo con arreglo á los planos y perfiles levantados por el ingeniero D. José Hindle, y á las bases y especificaciones detalladas en el supremo decreto de 15 de Febrero próximo pasado, las que se insertarán en la escritura como condiciones esenciales del contrato, entendiéndose que:

1º La gradiente máxima en toda la línea será de uno y medio á cinco por ciento, sujetándose para su adopcion á las condiciones topográficas del terreno que atraviese la línea, sin comprometer la seguridad y solidez de la via.

2º El radio máximo de las curvas será de doscientos metros (200 m.) y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros (120 m. 00.)

3ª Los contratistas se obligan igualmente á construir la línea férrea entre Chimbote y Recuay en cuanto se lo permita la configuracion del terreno, con sujecion á los planos y perfiles presentados al Ministerio del ramo; siendo entendido que los contratistas estarán plenamente autorizados de acuerdo con el ingeniero inspector de la obra, para elegir entre los puntos señalados para estaciones y paraderos, el trayecto que fuere mas conveniente, siendo obligacion del indicado ingeniero inspector designar con la debida anticipacion los sitios en donde deberán construirse las mencionadas estaciones y paraderos.

4ª Todos los útiles y materiales que se empleen en la construccion y equipo de la via férrea, serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras pertenecientes á la línea se ejecutarán bajo la inspeccion inmediata y á entera satisfaccion del ingeniero que el Gobierno nombre con dicho objeto. El Gobierno nombrará además, de su cuenta y cargo, uno ó mas comisionados especiales para el exámen del material en el lugar en que se efectúen las compras, y antes de la remision al puerto de su destino.

El certificado de aprobacion que en este caso expidan los referidos comisionados, relevará á los contratistas de toda responsabilidad ulterior respecto de la calidad de los materiales.

5ª Todas las cuestiones técnicas y profesionales que se susciten entre los contratistas y el ingeniero inspector nombrado por el Gobierno, se decidirán por medio de árbitros, y en caso de discordia, por un tercero dirimente nombrado por ellos. Si el fallo fuere adverso á los contratistas, y estos no cumplieren la decision arbitral, tendrá derecho el Gobierno para declarar administrativamente fenecido el contrato.

6ª Si los trabajos se suspendieren por mas de cuatro meses seguidos, tendrá el Gobierno igual derecho, salvo que la suspension provenga de casos fortuitos, ó de fuerza mayor. Tanto en este como en el anterior, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de

la obra que se hubiere ejecutado, conforme al avalúo que se haga por peritos, y los contratistas tendrán la obligacion de abonar al Gobierno el mayor costo que le ocasionare la conclusion de la obra y los daños y perjuicios sufridos por culpa de los empresarios.

7ª Los trabajos comenzarán á los treinta dias de haberse notificado á los contratistas quedar hecha la provision de fondos establecida en la cláusula 29 y terminará á los seis años contados desde de la misma fecha, quedando los contratistas obligados á entregar en ese término la línea expedita para el tráfico, con sus estaciones y dependencias.

8ª El Gobierno determinará el dia que comiencen á correr los plazos, siendo entendido, que solamente podrán aumentarse en compensacion de aquellos en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufrieren los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, de corporaciones ó de particulares, ó ya sea tambien por la falta en el pago de las armadas mensuales.

9ª Los contratistas quedan obligados á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra, hasta dos años despues de entregada al Gobierno, quedando obligados durante este tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, no comprendiéndose en el tiempo de la garantía el que empleen los contratistas en las reparaciones á que están obligados. La garantía especial de que se ocupa el artículo 21 será cancelada á la espiracion del plazo establecido en está cláusula.

10. Queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la línea, conforme al trazo final, estarán obligados á entregarla de esa manera los contratistas, pudiendo estos, en tal caso, servirse gratuitamente de la seccion ó secciones entregadas para la conduccion de los artículos que necesiten para la obra, lo mismo que de los operarios y empleados destinados al trabajo del ferrocarril. En tal caso la garantía de que se ocupa el artículo anterior se contará desde la fecha en que fuere entregada cada seccion.

11. Para que el Gobierno se dé por recibido de la línea ó de sus secciones, presentarán los contratistas los respectivos certificados del ingeniero inspector, por los que se acredite haberse realizado todas y cada una de las condiciones del contrato, y estar expedita la seccion y la via para el tráfico público extendiéndose del acto material de la entrega, una acta que firmarán la persona ó autoridad que el Gobierno comisione, el ingeniero inspector y los contratistas ó sus representantes.

12. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebren, serán válidas en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad en caso necesario para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán exigir otros derechos que el de un sol ó su equivalente por cada una.

13. Los empleados, trabajadores ú operarios de la línea, quedan exceptuados del servicio militar, durante la obra hasta su final conclusion, salvo el caso de guerra para los peruanos.

14. El Gobierno concede gratui-

tamente á los contratistas, el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para la via, sus oficinas y dependencias. Si los contratistas necesitaren algunos terrenos pertenecientes á corporaciones particulares, verificarán su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa, abonando su costo, y gozando para tal fin de todos los derechos que corresponden al Gobierno, conforme á las disposiciones vigentes ó á las que se dicten en lo sucesivo para favorecer estas expropiaciones.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que se presenten en la provision de agua para los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para el trabajo de la via y de sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones que fuere preciso abonar.

16. El Gobierno no será jamás responsable por los daños y perjuicios que los contratistas ó sus agentes causen en los terrenos inmediatos á la línea, gravando esta responsabilidad sobre los empresarios.

17. Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos en todo lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados ó peones.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y de muellaje durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras y asimismo los artículos de ferretería y materiales destinados á la construccion de las estaciones y edificios pertenecientes al ferrocarril.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco ó salado, conservas alimenticias, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huesillo, café, te, galleta y harina.

3º Forraje para las bestias, como heno, cebada, avena y pasto seco.

4º Pólvora de minas y guias ó cualquiera otra materia explosiva ya conocida, ó que mas adelante se descubra. Si los contratistas prefirieren fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que necesiten para sus trabajos, podrán hacerlo con autorizacion del Gobierno y prévio el otorgamiento de fianzas y demas garantías que fueren necesarias. Se concede á los contratistas permiso para internar y hacer uso de la pólvora extranjera en los trabajos del ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estarán obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el presente artículo, y á introducir solo la cantidad que necesiten segun las circunstancias y exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando las reglas y seguridades que estime convenientes.

19. Con el fin de acelerar la terminacion del ferrocarril, queda estipulado que todos los buques que conduzcan trabajadores, materiales, útiles, provisiones y artículos de primera necesidad, consignados á la órden de los contratistas, para la construccion del camino, podrán tocar directamente en Chimbote y verificar allí su despacho y descarga con arreglo á las disposiciones del Reglamento de Comercio y Aduanas respecto de los puertos mayores, pudiendo tambien los contratistas construir en el mencionado puerto los muelles que tengan por conveniente, á cuyo fin el Ministerio de Hacienda introducirá

en este contrato las estipulaciones convenientes.

20. Si despues de terminada y entregada la obra, quedare á los contratistas un sobrante de rieles, durmientes, herramientas ú otros cualesquiera útiles ó materiales que el Gobierno necesite para el uso y servicio del ferrocarril, tendrá el Gobierno el derecho de comprarlos por el costo de factura, y en caso de que por el uso hayan sufrido algun deterioro, al precio de tasacion.

21. Por el Ministerio de Hacienda se determinará antes del otorgamiento de la escritura el descuento mensual que debe hacerse á los contratistas del valor de los certificados por trabajos hechos, para que quede depositado en arcas fiscales, como garantía del fiel cumplimiento de este contrato. Dicho depósito se aplicará en la parte que fuere necesaria á hacer efectiva la responsabilidad de que hablan los artículos precedentes.

22. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno y los contratistas, sus herederos, ó los legítimos representantes de sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, no comprendidas en las designadas por la cláusula 5ª, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes del país.

23. Los derechos y acciones que este contrato otorga y las obligaciones que impone á los contratistas, no se suspenderán por enfermedad de ellos, y en caso de muerte son trasmisibles á sus herederos ó sucesores.

24. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por los contratistas á otra persona bajo pena de fenecimiento, declarado administrativamente, sin prévio permiso del Gobierno, consignado en escritura pública. El Gobierno no prestará su consentimiento para dicha trasferencia, sin que los empresarios abonen préviamente al fisco la suma de quinientos mil soles de multa.

25. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

26. Queda establecido que, si en la construccion de la ya mencionada via férrea, se descubrieren minerales, fósiles, antigüedades ú otras cosas explotables, que desde luego son declaradas de propiedad nacional, los contratistas pondrán el hecho en conocimiento del Gobierno, para que este adopte las medidas que juzgue convenientes.

27. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas Benito Valdeavellano y Dionisio Derteano ó á la persona ó personas que representen sus acciones y derechos, por el ferrocarril trasandino de Chimbote á Huaraz y Recuay, con sus estaciones, edificios y demas dependencias, construido y equipado en todo con estricta sujecion á lo estipulado, la suma de treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles, en el órden y forma siguientes:

1º En Europa y los Estados Unidos de América, hasta la suma de un millon de libras, ó sea á la par cinco millones de soles que el Gobierno del Perú depositará en poder de sus agentes, abonando á la vista y sin dilacion alguna el valor de las cuentas y facturas que en debida forma presenten los contratistas ó sus agentes. Las facturas y cuentas de los materiales y demas enseres destinados á la construccion del ferrocarril ó al uso y consumo de sus empleados y trabajadores, sin perjuicio del requisito exigido por la cláusula 4ª, certificadas y legalizadas por los agentes diplomáticos ó consulares de la República, residentes en los lugares donde se efectúen las compras,

y la constancia de haberse embarcado dichos objetos con destino al Perú, servirán de suficiente título á los contratistas ó á sus agentes para exigir del depositario ó sus representantes el pago indicado en este inciso.

2º El importe de las facturas ejecutadas en cualquiera de las Repúblicas del Sur ó de Centro América, y tambien las que procedan de San Francisco de California, se pagará á los contratistas en la ciudad de Lima en el modo y forma estipulados respecto al pago de certificados de trabajos hechos, esto es, mensualmente en metálico ó en letras sobre Europa al cambio corriente.

3º El resto, ó sea el valor de las obras y trabajos pertenecientes al ferrocarril, se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos, y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el monto total de la obra. Para que tenga lugar este pago mensual, los contratistas presentarán en el Ministerio de Hacienda el certificado del ingeniero inspector en que conste el valor de los trabajos ejecutados, excluyendo el importe de los materiales adquiridos en el extranjero que se hayan empleado, por manera que nunca exceda la cantidad desembolsada por el Gobierno de lo que representa el trabajo hecho y los materiales acumulados para la obra. El pago de las armadas mensuales se hará en Lima en moneda corriente, sin otra deduccion que el tanto por ciento que se mande descontar por el Ministerio de Hacienda para el depósito que se debe formar para garantir el fiel cumplimiento de este contrato.

28. En caso de que el Gobierno dejase de pagar tres meses consecutivos, ocasionando con dicha falta la paralizacion de los trabajos, quedarán los contratistas facultados, bien sea para suspender la obra sin renunciar por ello el derecho de exigir el pago, ó ya sea para continuarla hasta su completa conclusion, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubiertos de los capitales que para ello hubieren desembolsado, hipotecándoles para este efecto el Gobierno la via con todos sus útiles, máquinas, material rodante y equipo, estaciones, edificios y dependencias, y asimismo todo lo que forme parte de dicha línea férrea y que haya sido comprado con fondos del Estado.

29. Hallándose el Gobierno autorizado por la citada ley de 28 de Enero último, para emitir bonos por la suma de quince millones de libras esterlinas á fin de construir varias líneas férreas, queda estipulado que: su emision será hecha á la mayor brevedad posible, constituyendo de su producto el depósito establecido en el inciso 1º de la cláusula 27 y el resto hasta el completo de los treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles será separado por el Gobierno del valor total de la emision, comprometiéndose solemnemente á no dedicar á otro objeto la expresada suma.

30. El Gobierno se reserva el derecho de admitir durante el término de sesenta dias las propuestas que se le presenten, con las formalidades y condiciones de la de los señores Valdeavellano y Derteano, y la mejoren solamente en cuanto al precio estipulado en el presente contrato.

31. En caso de que el Gobierno aceptare otra propuesta, los señores Valdeavellano y Derteano tendrán derecho á que se les abone un interes del diez por ciento anual sobre los quinientos mil soles que como garantía han depositado en la Caja fiscal durante el tiempo que por causa de dicha propuesta quedare en suspenso la ejecucion del contrato, con arreglo á lo dispuesto en la cláusula anterior.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion de los proponentes se otorgue la respectiva escritura.

Comuníquese, publíquese y regístrese. —Rúbrica de S. E. —Firmado — SANTA MARÍA.

Publicacion.

Lima, Junio 22 de 1871.

Publíquese el decreto precedente en el periódico El Comercio, y fecho, tráigase para acordar lo conveniente. — Firmado — PIÉROLA.

Declárase á Chimbote puerto mayor. — Construccion del muelle.

Lima, Junio 26 de 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que conforme á los artículos 19 y 21 del supremo decreto de construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, expedido en 9 de Junio último, es necesario proveer lo conveniente al servicio aduanero en el primero de aquellos puertos, y á la garantía de construccion que los contratistas deben otorgar á favor del Estado.

2º Que la existencia de una línea férrea de Huaraz á Chimbote demandará en este puerto del litoral el establecimiento de un puerto mayor, siendo entre tanto necesario dar facilidad á la construccion de la via, sin menoscabo de los intereses fiscales.

3º Que la constitucion de la garantía de construccion puede ser aprovechada en beneficio de la línea férrea de Lima á Huacho, de que es copropietario el Gobierno, sin gravámen del Erario; se resuelve:

1º Antes de que principien los trabajos del ferrocarril será oportunamente declarado Chimbote puerto mayor, proveyéndosele de los empleados necesarios para el objeto.

2º Con tal fin los empresarios se obligarán á dar principio á la construccion por la de un muelle provisional, que servirá igualmente á la empresa y á la aduana, sin que aquella pueda cobrar derecho alguno por este servicio.

3º El muelle definitivo que, conforme al contrato de construccion del ferrocarril debe ser establecido en Chimbote, será entregado al Gobierno enteramente concluido y listo á lo mas, junto con la primera seccion.

4º Los contratistas contribuirán al costo del servicio aduanero durante la construccion con la suma de cincuenta mil soles (50,000) que se les descontarán por dividendos de diez y siete mil soles anuales (17,000) del primer certificado del trabajo, pagadero durante cada uno de los tres primeros años.

5º Los contratistas prestarán por garantía de construccion la suma de dos millones de soles (2.000,000) en la forma detallada en los artículos siguientes.

6º Los empresarios depositarán en la Caja fiscal del Departamento, ó en el lugar que el Gobierno designe, el diez (10) por ciento de los certificados de trabajo que presenten para su pago, hasta la suma de un millon quinientos mil soles (1.500,000) en obligaciones que la compañía del ferrocarril de Lima á Huacho emita con el ocho (8) por ciento de interés y el cuatro (4) por ciento de amortizacion anual, conforme al decreto que con tal fin expedirá el Gobierno, con la calidad expresa de que dichas obligaciones serán por ellos tomadas á la par.

7º Los quinientos mil soles que actualmente tienen depositados en la Caja fiscal de Lima, serán cambiados desde luego por igual suma en las mismas obligaciones.

8º Estas obligaciones serán devueltas á los empresarios al fenecer la garantía que otorgaren, en conformidad con los artículos 9 y 10 del contrato de construccion.

Pase á la Direccion de Administracion para que haga notificar á los proponentes Valdeavellano y Derteano el presente decreto y su referente de 9 de Junio último, y con su aceptacion otórguese la respectiva escritura, publicándola en el

periódico oficial y "El Comercio" de esta ciudad, para los efectos del artículo 30 del decreto de 9 de Junio citado.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—Firmado—PIÉROLA.

Tramitacion.

Lima, Julio 6 *de* 1871.

Pase este expediente al escribano público y de Hacienda D. Claudio José Suarez para que ponga en conocimiento de D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano los supremos decretos de 9 y 26 de Junio próximo pasado, que corren originales de fojas 33 á fojas 40, con el fin de que expresen si los aceptan lisa y llanamente en todas y cada una de sus partes, y en este caso les manifieste la obligacion en que están de presentar, en cumplimiento del supremo decreto de 30 de Noviembre del año próximo pasado, el testimonio de la escritura de compañía.— Firmado — IZCUE.

En trece del mismo Julio y siendo la una de la tarde, puse en conocimiento de los señores D. Dionisio Derteano y D. Benito Valdeavellano la resolucion que precede y los supremos decretos de su referencia de nueve y veintiseis de Junio próximo pasado; é instruidos del tenor de ellos, expusieron que los aceptaban lisa y llanamente en todas y cada una de sus partes: en cuyo comprobante suscriben la presente diligencia por ante mí, de que doy fé.—Firmado—B. VALDEAVELLANO. — Firmado — DIONISIO DERTEANO.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Exencion de timbres.

Lima, Julio 15 *de* 1871.

Vista la presente solicitud y teniendo en consideracion: 1º Que el contrato de construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz ha sido exonerado del pago del timbre: 2º Que no tiene el otorgamiento de la escritura de dicha compañía á que hace referencia esta solicitud, otro objeto que el de garantir los intereses del Estado: 3º Que la compañía mencionada es por su naturaleza condicional; se resuelve: Que se eleve á instrumento público el contrato de sociedad celebrado entre D. Dionisio Derteano y D. Benito Valdeavellano para la contruccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, sin el abono de timbres.

Pase á la Direccion de Administracion para su cumplimiento.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Propuesta de Montero Hermanos.

Exmo. Señor.

Montero Hermanos, del comercio de esta capital, ante V. E. con el debido respeto decimos: Que en virtud de la convocatoria hecha por el supremo decreto de nueve de Junio último, á fin de que se presenten postores para la obra de construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, proponemos á V. E. hacer la indicada obra por la cantidad de treinta y tres millones de soles (S. 33.000,000) sujetándonos en todas y cada una de sus partes á las bases fijadas en dicho decreto, y en virtud de las cuales hemos consignado en la Caja fiscal la cantidad de quinientos mil soles, segun aparece del certificado de depósito que, con la debida solemnidad acompañamos. En esta virtud—

A V. E. pedimos, que teniéndonos por presentados en tiempo, se sirva aceptar nuestra propuesta.

Lima, Agosto 8 de 1871.

Excmo. Señor.—Firmado—MONTERO HERMANOS.

Propuesta de La Chambre y Cª

Excmo. Señor.

Thomas La Chambre y Cª, del comercio de esta capital, con el de-

bido respeto ante V. E. nos presentamos y decimos: Que habiéndose el Supremo Gobierno reservado el derecho, por la cláusula 30 del decreto de 9 de Junio último, de admitir, durante el término de sesenta dias, las propuestas que se le presenten para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, ofrecemos tomar por nuestra cuenta el contrato celebrado con los señores Valdeavellano y Derteano, con todas sus condiciones, por la suma de treinta y dos millones quinientos mil soles, es decir, con una rebaja de setecientos cincuenta mil soles sobre el precio de la otra contrata, con tal de que el Excmo. Gobierno nos autorice á comprar y hacer traer de Francia los materiales necesarios, rieles, puentes, muelles, coches, locomotoras, etc., comprometiéndonos á que estos materiales sean de una calidad al menos tan buena como la de los que hasta ahora se han comprado en Inglaterra y los Estados Unidos; y para los fines consiguientes acompañamos el certificado que acredita haber entregado en la Caja fiscal de este Departamento el depósito requerido de quinientos mil soles (S. 500,000.) En esta virtud —

A. V. E. suplicamos se digne tomar el presente recurso en consideracion.

Lima, Agosto 8 de 1871.

Excmo. Señor.—Firmado—Pp. THOMAS LA CHAMBRE Y Cª—L. MARTIN.

Propuesta de Correa y otros.

Excmo. Señor.

Cipriano Correa, Focion Mariátegui y Fernando O'Phelan decimos: Que hemos depositado en la Caja fiscal del Departamento la suma de quinientos mil soles, cuyo certificado tenemos el honor de acompañar á V. E. para mejorar la propuesta que por decreto supremo de nueve de Junio del corriente año, se concedió á los señores Benito Valdeavellano y Dionisio Derteano para construir el ferrocarril á vapor de Chimbote á la ciudad de Huaraz y Recuay por la suma de treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles. Como en la cláusula 30 de dicho decreto el Supremo Gobierno se reservó el derecho de admitir durante el término de sesenta dias las propuestas que se presentáran mejorando aquella solamente en cuanto al precio ofrecido por los señores Valdeavellano y Derteano; en esta virtud los proponentes ofrecen á V. E. construir el mencionado ferrocarril por la suma de veinticinco millones cuatrocientos cincuenta mil soles (S. 25.450,000) aceptando todas las cláusulas con que el Supremo Gobierno ha contratado esta via con los referidos señores Valdeavellano y Derteano.

Asimismo aceptamos todas las obligaciones que les impone el supremo decreto de 23 de Junio del presente año sobre la garantía de dos millones de soles para la construccion de dicha via, á que igualmente nos obligamos, segun el tenor literal de dicho supremo decreto.

Por tanto—

A. V. E. pedimos se sirva declararnos por presentados y mejorantes de la propuesta de los señores Valdeavellano y Derteano, declarándonos contratistas del ferrocarril de que se hace referencia, por ser de justicia y obtener el Erario Nacional una considerable economía con nuestra propuesta.

Lima á 8 de Agosto de 1871.

Excmo. Señor.—Firmado—CIPRIANO CORREA.—Firmado—FOCION MARIÁTEGUI.—Firmado—FERNANDO O'PHELAN.

Se manda rectificar los estudios.

Lima, Agosto 16 *de* 1871.

Vistas las propuestas presentadas por Montero Hermanos, Thomas La Chambre y Cª, y Correa Mariátegui y O'Phelan para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay; y teniendo

en consideracion: Que los últimos proponentes ofrecen hacer la obra por veinticinco millones cuatrocientos cincuenta mil soles; que el presupuesto oficial hecho por el ingeniero Hindle, arroja la suma de treinta y ocho millones de soles; que la diferencia de doce millones quinientos cincuenta mil soles que existe entre dicha propuesta y la propuesta de Correa Mariátegui y O'Phelan, acredita una de dos cosas, ó que estos proponentes han padecido en sus cálculos graves equivocaciones ó que el presupuesto adolece de sustanciales errores: Que en el primer caso los proponentes no podrían cumplir sus compromisos si el Gobierno aceptase su oferta, lo que no solo traería consigo la paralizacion de la obra, sino el quebranto de los intereses fiscales, por muy prolijas que fuesen las medidas precautorias adoptadas para cautelarlos: Que en el segundo caso, esto es, en el de ser equivocado el presupuesto oficial, el Gobierno no tiene dato alguno para conocer el legítimo costo de la obra, ni por consiguiente para juzgar acerca de la conveniencia de las propuestas presentadas hasta la fecha: Que en tal situacion el interés bien entendido del fisco exige que se rectifiquen los estudios y presupuesto hechos sobre la línea referida, antes de proceder á la ejecucion de la obra y de aceptarse para ella una propuesta determinada: Que el Gobierno se reservó por la cláusula 30 del contrato celebrado con Valdeavellano y Derteano el derecho de rescindirlo, si en el término de sesenta dias se presentaba una propuesta mas ventajosa: Que habiendo llegado este caso, el Gobierno puede hacer uso del derecho que se reservó, aun sin admitir la nueva propuesta; con el voto del Consejo de Ministros, se resuelve: Que se proceda á rectificar por una comision de ingenieros los estudios y presupuesto del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, quedando desechadas las propuestas de Montero Hermanos, Thomas La Chambre y Cª, y Correa Mariátegui y O'Phelan. Deséchase asimismo la propuesta de Valdeavellano y Derteano, declarándose sin ningun valor el contrato celebrado con ellos. Devuélvanse á los interesados las sumas que han consignado en depósito en la Caja fiscal de este departamento.

Comuníquese, publíquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — Firmado — SANTA MARÍA.

Pídese la reconsideracion del decreto de rescision.

Excmo. Señor.

Benito Valdeavellano y Dionisio Derteano, contratistas del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, ante V. E. en debida forma nos presentamos y decimos: Que sustanciada nuestra propuesta para la construccion del camino indicado, se dignó V. E. aceptarla por la resolucion de 9 de Junio último. Posteriormente y en cumplimiento de ese mismo decreto, el Ministerio de Hacienda con fecha 26 de Junio agregó algunas condiones onerosas, como por ejemplo la del pago de cincuenta mil soles para sostener la aduana de Chimbote, y determinó la forma de la garantía que habiamos de dar para la ejecucion del contrato, disponiendo que esa fuese de dos millones de soles, y que desde luego se procediese á canjear por obligaciones del ferrocarril de Chancay los quinientos mil soles que habiamos depositado en la Caja Fiscal al presentar nuestra propuesta, para lo cual debiamos enterar esa suma en efectivo. Tanto el decreto del Ministerio de Gobierno como el de Hacienda, se nos notificó por escribano público, exigiéndonos que aceptásemos lisa y llanamente en todas sus partes las condiciones fijadas por el Supremo Gobierno, lo cual verificamos, segun aparece de las diligencias puestas en el expediente, así como tambien haber cumplido con

la obligacion de completar en efectivo el depósito de quinientos mil soles.

En la cláusula 30, de las bases aceptadas se estipuló que el Gobierno se reservaba el derecho de admitir, por el término de sesenta dias, las propuestas que se le presentasen con las formalidades y condiciones de la nuestra, y mejorando solamente el precio estipulado con nosotros.

Aplicando á estos hechos las disposiciones de la ley, y analizando la cláusula citada, llegamos á la conclusion siguiente:

1ª La contrata de construccion del ferrocarril, ya se llame locacion de servicios, ya se tenga como un contrato innominado, está sujeta á las leyes del arrendamiento (artículos 1632 y 1651, Cód. Civil.) Y como este contrato consensual puede celebrarse hasta de palabra, y se perfecciona por el mero consentimiento de la cosa ó servicio, y su precio (art. 1547 id;) es indudable que por el hecho de haber fijado V. E. las bases y acéptandolas nosotros, sin limitacion, quedó perfeccionada la contrata y el Gobierno se obligó á nuestro favor.

2ª Esta obligacion del Supremo Gobierno tenía para nosotros la limitacion de la cláusula 30. Pero analizado este derecho de V. E., no se encuentra en él la facultad de rescindir nuestra contrata, ni de privarnos de los derechos que por ella teniamos adquiridos.

La mencionada cláusula que no impone al Gobierno obligacion ninguna, y que le da solo un derecho, constituye lo que se llama un derecho potestativo, y no un derecho de forzoso ejercicio. Por consiguiente, con ella ha podido suceder una de estas cosas: 1ª V. E. ha podido no pedir propuesta ninguna, puesto que nadie tiene derecho de exigirlo, porque ya se habia hecho. 2ª Era tambien posible que ninguna propuesta se presentase; y 3ª finalmente, podia suceder que las propuestas pedidas y recibidas no fuesen del agrado del Gobierno, porque los proponentes no presentasen las garantías necesarias para la ejecucion de la obra.

En los dos primeros casos es indudable que el solo trascurso de los sesenta dias fijados en la cláusula 30, sin haber hecho cosa alguna de nuestra parte, hacia firme y valedera nuestra contrata, y privaba á V. E. del derecho de pedir ó de admitir nuevas propuestas.

En el tercer caso, esto es, cuando las propuestas hubiesen sido pedidas, V. E. podía libremente admitir alguna de ellas ó rechazarlas todas; y así como la admision de alguna importaba para nosotros la rescision de nuestro contrato; ó en otros términos, así como el ejercicio de ese derecho potestativo de V. E. tenía de nuestra parte la obigacion correlativa de trasmitir nuestros derechos al nuevo contratista; en el caso opuesto, el rechazo de todas las propuestas debe tener alguna obligacion de parte del Gobierno; y esta obligacion no puede ser otra que la de llevar adelante la contrata hecha con nosotros.

Esta obligacion de V. E. se deduce no solo del razonamiento que precede, sino de la cláusula 30. En ella no se reservó el Gobierno el derecho de rescindir nuestra contrata cuando le conviniera, sino la facultad de trasmitirla á otro; y para el ejercicio de este derecho, puso dos condiciones que garantizasen el nuestro: fijó con tal objeto un término perentorio, y exigió que la nueva propuesta fuese mejor que la nuestra. Segun esto, nuestros derechos no podian fenecer, sino cuando dentro de sesenta dias V. E. aceptase una propuesta. Como en ese término no ha aceptado ninguna, nuestro contrato está vigente.

A no ser así, aparecería que ningun valor tiene el decreto de 9 de Junio, ni nuestra aceptacion; y si quería V. E. que la construccino del ferrocarril se hiciese indefinida,

no debió exigirnos una aceptacion explícita, de lo cual resultó una contrata; ni poner en la cláusula 30 las restricciones antes indicadas.

La mencionada cláusula jurídicamente calificada, importa una condicion, porque V. E. dice en ella lo siguiente: "Si dentro de sesenta dias se me hace otra propuesta mejor que esta, la aceptaré. Como esta condicion no dependia sino de la voluntad de V. E. sin fuerza coercitiva de nuestra parte para evitar ó acelerar su cumplimiento, es claro que habiéndola cumplido V. E. libremente, se han hecho eficaces nuestros derechos que estaban en suspenso por la condicion. Segun los artículos 1283 y 1284 del Código Civil, el contrato hecho con nosotros ha quedado consumado, desde que la condicion se ha cumplido por la libre voluntad de V. E.

Con sujecion á estas disposiciones y razonamientos, V. E. al expedir la resolucion de 16 del mes que rige, y negarse á aceptar las propuestas hechas dentro de los sesentas dias fijados en la cláusula 30, no ha podido extenderse á declarar sin ningun valor el contrato hecho con nosotros, el cual se ha perfeccionado por ministerio de la ley, segun lo expuesto antes.

Se ha procedido de este modo tal vez porque se ignoraba nuestra aceptacion, pues en la resolucion citada, se dice que se desecha nuestra propuesta y se rescinde nuestra contrata. Pero como nuestra propuesta, por el hecho de la aceptacion pasó á ser una contrata, no pudiendo ser desechada; y como nuestra contrata se ha perfeccionado por el trascurso del tiempo y cumplimiento de la condicion, no puede ser rescindida.

Como, á pesar de esto, la rescision se ha declarado, se nos ha inferido despojo; y no siendo justo que nos priven así de nuestros derechos, suplicamos á V. E. se digne considerar la resolucion de 16 del mes que rige, y declarar que nuestra contrata está vigente.

Militan para esta declaracion en favor nuestro, no solo las razones antes expuestas, sino tambien la circunstancia de que las propuestas desechadas por V. E. no han tenido las condiciones de la cláusula 30. El depósito de los demas proponentes se ha hecho en las mismas especies del nuestro; siendo así que estaban obligados á hacer sus propuestas con las mismas *condiciones y formalidades* que la nuestra. Como de esto resulta una diferencia esencial para la garantía, esas propuestas no podian ser admitidas.

Por todo esto—

A V. E. pedimos se digne hacer la reconsideracion que hemos pedido.

Lima, á 24 de Agosto de 1871.

Firmado—DIONISIO DERTEANO.—B. VALDEAVELLANO.

Rectificacion de los estudios.

Lima, Setiembre 4 *de* 1871.

Señor Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Para dar cumplimiento al decreto de 16 de Agosto de 1871, los ingenieros que suscriben han tenido el honor de ser comisionados por V. S. para rectificar los estudios y el presupuesto del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay.

A fin de llenar dignamente este cargo, tuvimos ante todo que examinar los trabajos hechos para servir de base al proyecto presentado, á fin de reconocer el grado de confianza que merecian y si suministraban los datos suficientes para formarse una opinion acertada del proyecto y del presupuesto, ó bien si habia necesidad de completarlos por medio de nuevos estudios.

Hemos tenido á nuestra disposicion, no solamente los borradores de los planos, sino tambien todos

los libros de los apuntes hechos en el terreno, y de las observaciones conducentes á determinar el valor de las obras. En vista de estos documentos, que hemos examinado con la mayor prolijidad, hemos llegado á la conviccion de que eran fidedignos y suficientes para formar nuestra opinion, sin que haya necesidad de volver á hacer estudios difíciles y costosos como los que se han hecho.

Efectivamente, cuando se examinan con la atencion debida los apuntes originales, fácil es á un ingeniero reconocer la confianza que merecen. En el presente caso, podemos afirmar que despues de haber comparado entre sí los diversos datos y hecho las verificaciones del caso, nuestra confianza es entera y bien fundada.

Despues de habernos convencido de la exactitud de los datos y de la conformidad de los planos y perfiles que dan á conocer las formas del terreno, hemos examinado el modo como la línea proyectada habia sido adaptada á dicho terreno, y si no presentaba cortes, terraplenes y obras sistemáticamente exageradas y que en la ejecucion podrian estar sujetas á disminuciones notables. Tenemos que declarar que, tanto en sus contornos horizontales como en sus declives, la línea proyectada ha sido trazada consultando las prescripciones del arte y de la economía. Solo en la seccion comprendida entre Pato y Huaraz podian quizás realizarse algunas economías en la masa de los cortes, sin que estas sean bastantes para influir de un modo sensible en el costo total de la obra.

Despues de haber revisado los cálculos de las cantidades de diversas clases de obras, tales como terraplenes, cortes, socavones, puentes, etc., etc., las hemos encontrado en perfecta concordancia con las indicaciones de los planos y perfiles ó con las especificaciones. Por consiguiente, de todo lo expuesto resulta, que en las propuestas presentadas al Gobierno para la ejecucion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, no se puede admitir ninguna disminucion que merezca consideracion, sobre la cantidad de las obras calculadas, y que toda rebaja sobre la cifra del presupuesto no puede estar basada sino en los precios de dichas obras, en las cantidades calculadas para gastos generales ó imprevistos, ó tambien en las ganancias que cada uno se propone hacer y que en Europa se calculan generalmente en un diez por ciento.

Examinaremos sucesivamente los principales artículos del presupuesto.

FORMACION DEL CAMINO.

El precio de los cortes y terraplenes varía de cincuenta centavos á un sol por metro cúbico, y no es del todo exagerado si se toma en consideracion la altura de algunos de ellos, y tambien que en la parte comprendida entre la cordillera y la costa, se encuentra á poca profundidad (salvo en algunas pampas de arena) el cascajo mezclado con piedras que alcanzan á veces á grandes dimensiones y exigen el empleo de la pólvora ó pescantes, como se puede ver, por ejemplo, en el trayecto de la parte ejecutada ó en ejecucion del ferrocarril del Callao á la Oroya. Es cierto que los cortes y terraplenes han sido calculados por separado en su totalidad, y que, en la ejecucion, una parte de las tierras que se saca de las excavaciones puede ser utilizada en formar los rellenos inmediatos. Se puede tomar esto en consideracion para calcular con un ahorro.

El precio de las excavaciones en roca sólida, calculado en tres y cuatro soles, es mas bien bajo que elevado y no da lugar á ninguna rebaja.

Los precios de los puentes sobre los rios son moderados si se considera que esos puentes deben, casi siempre, estar acompañados con

obras de defensa de las orillas, y que los cimientos deben estar generalmente construidos sin poder aprovechar las facilidades de trasporte del ferrocarril para los materiales.

Los socavones forman uno de los datos mas importantes del presupuesto, y llaman por consiguiente la atencion de un modo especial. Con mucha razon, los precios varían con el largo y los encontramos bien establecidos. Casi todos los socavones están situados en la segunda seccion, entre el rio de Chuquicara y Pato, esto es, en una parte en que el rio está estrechado entre cerros, y donde los escombros necesitarán á veces ser llevados á grandes distancias. Con todo, como esa clase de obra es la que mas se presta á discusion, hemos tomado en consideracion lo que prudentemente se podria rebajar.

LA VIA.

El establecimiento de la via no puede en ningun caso dar lugar á una rebaja sensible, suponiéndola bien hecha.

ESTACIONES.

El valor de las estaciones puede variar segun el modo como estén ejecutadas, y un contratista poco cumplido podría buscar economías mal entendidas, sin separarse de las especificaciones; de otro modo, los precios son muy justos, y como las nueve estaciones y los siete paraderos que figuran en el trayecto, no están avaluados sino en menos de 1.800,000 soles, es evidente que los ahorros no pueden afectar de un modo notable el total del presupuesto.

MATERIAL RODANTE.

Una indicacion análoga haremos respecto al material rodante.

OBRAS ACCESORIAS.

Las obras accesorias del muelle, de la cañería, etc., etc., no dan lugar á observacion alguna.

GASTOS GENERALES.

En los gastos generales es donde los proponentes pueden calcular en hacer mayores ahorros, cada uno segun sus apreciaciones personales.

Segun el sistema que se adopte, el órden en el servicio y las economías que se introduzcan, los gastos de administracion pueden variar.

El establecimiento de los campamentos en la segunda seccion ofrece dificultades excepcionales, y era conveniente llamar la atencion sobre ello por medio de un artículo especial del presupuesto. Pero la apreciacion del importe de ese gasto tiene bastante elasticidad y variará segun la organizacion que se dé á los trabajos.

En fin, figura en el presupuesto una cantidad de cerca de tres millones quinientos mil soles para gastos imprevistos. En todo proyecto hay que proveer á los gastos imprevistos, y es regla muy general admitir, como se ha admitido, un diez por ciento. Pero, fácil es comprender que segun las ideas é impresiones de cada uno, y segun el grado de confianza que tiene en el proyecto, la apreciacion de esa cifra puede variar; pero muy imprudente es calcular en menos de diez por ciento.

EN RESÚMEN.

Las cantidades que figuran en el presupuesto están perfectamente arregladas á las disposiciones del proyecto y de las especificaciones. En las obras no puede haber rebaja sensible sino en los precios de los socavones ó de los cortes y terraplenes, y tambien á consecuencia de unas pequeñas modificaciones que podrian introducirse en la tercera seccion al tiempo de la ejecucion. A este título los mas atrevidos no pueden calcular que una rebaja de dos millones sería probablemente exagerada; de modo que una rebaja total de cinco millones debe ser considerada como el máximum de la que se puede admitir

prudentemente. Toda rebaja que pasare de esa cifra no puede provenir sino de cálculos equivocados; por consiguiente, para aceptar una propuesta que bajara de treinta y tres millones y que podria exponer al contratista á sufrir pérdidas notables, es preciso que el Gobierno exija garantías suficientes para asegurar el buen y fiel cumplimiento de los compromisos contraidos, á fin de no ver comprometido el buen éxito de una obra tan importante como lo es el ferrocarril de Chimbote á Recuay.

Dios guarde á V. S.—Firmado—EJIDIO PIANTANIDA, Ingeniero de Estado. — Firmado — A. MIEGNIDOWSKI, Ingeniero.

Nueva convocatoria.

Lima, Setiembre 16 *de* 1871.

Habiéndose ratificado el presupuesto del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay por los ingenieros comisionados al efecto, conforme á lo ordenado en decreto de 16 de Agosto último, se dispone, que se convoquen nuevamente propuestas cerradas por el término de doce dias, para la construccion del mencionado ferrocarril, bajo las bases y especificaciones del decreto de 15 de Febrero del presente año, añadiéndose las siguientes condiciones:

1ª El depósito de quinientos mil soles de que habla la condicion 4ª de las prevenciones generales del citado decreto, se convertirá en obligaciones del ferrocarril de Huacho por igual suma, las que quedarán depositadas, como garantía, en la Caja fiscal de este departamento hasta la conclusion de la obra.

2ª A mas de dicho depósito se descontará mensualmente al contratista el diez por ciento sobre el importe de los certificados por trabajos hechos, cuya cantidad quedará igualmente depositada en arcas fiscales, en garantía del fiel cumplimiento del contrato.

3ª Los trabajos hechos se abonarán mensualmente á justa tasacion de su valor practicado por el ingeniero inspector.

4ª El contratista no podrá trasferir sus derechos á otra persona, sino pagando dos millones de soles como multa á favor del fisco.

5ª No se admitirá propuestas de sociedades anónimas y las que presenten las demas sociedades, se acompañarán del testimonio de la escritura social.

Las personas que quisieren, podrán tambien hacer propuestas para la construccion del camino por sistema de via angosta, en cuyo caso presentarán el respectivo pliego de especificaciones.

Comuníquese, publíquese y regístrese.— Rúbrica de S. E.— SANTA MARÍA.

Compañía de D. Dionisio Derteano con D. Benito Valdeavellano.

En Lima á 29 de Setiembre de mil ochocientos setenta y uno, ante mí el infrascrito escribano y testigos que al final se expresarán, comparecieron los señores D. Dionisio Derteano y D. Benito Valdeavellano, ambos mayores de edad, vecinos del comercio de esta ciudad, de estado soltero el primero, y casado el segundo, á quienes conozco, de que doy fé, y dijeron: Que elevase á instrumento público el contrato de sociedad que han celebrado bajo los términos del documento que al efecto me entregaron y cuyo tenor es el siguiente: —Conste por el presente documenta que los señores D. Dionisio Derteano y D. Benito Valdeavellano, vecinos de esta capital, que abajo suscriben, han convenido en presentar al Supremo Gobierno una propuesta con el fin de construir el ferrocarril de Chimbote á Huaraz, y con este objeto han formado una sociedad con las condiciones siguientes:

1ª Las propuestas, representaciones y cualquiera otro documento

que otorgue la compañía y establezca obligaciones para ellos, estarán suscritas por ambos socios, hasta que en su oportunidad nombren un apoderado que los represente.

2ª El capital de la compañía será de cuatro millones de soles, que ambos socios desembolsarán por mitad á medida que las necesidades de la negociacion lo exijan.

3ª Las utilidades que resulten de este negocio se repartirán igualmente por mitad entre los dos socios.

4ª La sociedad durará todo el tiempo que demande la construccion del camino, y quedará disuelta el dia que el Supremo Gobierno declare fenecidas las obligaciones que se establezcan en el contrato que con el Gobierno se celebre.

5ª La compañía no podrá emprender ni dedicar su capital á ninguna otra clase de negocios que á aquel para cuyo fin se forma.

6ª Este documento se elevará á instrumento público si el Supremo Gobierno adjudicare el contrato de construccion á las personas que suscriben.

Lima, cinco de Junio de mil ochocientos setenta y uno.—Dionisio Derteano.—B. Valdeavellano. Bajo los términos del documento inserto que sirve de minuta en forma, queda perfeccionado el contrato de asociacion á que él se contrae; ofreciendo los señores otorgantes cumplir fielmente los compromisos á que á cada uno respectan sobre el particular; y con cuyo objeto obligan sus bienes en forma legal. Y yo, el dicho escribano, doy fé que la citada minuta ó documento queda agregada á su respectivo legajo; como asimismo á continuacion de esta el supremo decreto que la exonera del pago de timbres que le correspondian; que he cumplido con lo dispuesto en los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamiento en materia civil; y que instruidos los señores comparecientes del tenor de este dicho instrumento, lo ratifican y firman, siendo testigos D. Juan Sixto del Mazo, D. José Medel y D. Valentin Márquez.—DIONISIO DERTEANO.—B. VALDEAVELLANO.—JUAN S. DEL MAZO.—JOSÉ MEDEL.—VALENTIN MÁRQUEZ.—Ante mí.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano público y de Hacienda.

Insisten en que valga su contrato.

Excmo. Señor.

D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano concesionarios del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, ante V. E. respetuosamente decimos: Que cuando se publicó la resolucion suprema en que V. E. desechó las propuestas presentadas últimamente para el ferrocarril de Chimbote, hicimos una exposicion manifestando á V. E. que nuestra contrata estaba perfeccionada y no podía rescindirse; y en consecuencia pedimos que se llevase adelante.

Esta solicitud no ha sido resuelta hasta la fecha; y por el contrario V. E. ha convocado nuevos postores para la obra.

A las razones expuestas en nuestro recurso anterior se agregan ahora otras que dan mas fuerza á nuestro derecho.

Es la primera de ellas, que ha pasado ya el término perentorio que se fijó para la admision de nuevas propuestas, estipulado en nuestro contrato; y la segunda, que los ingenieros que han sido consultados últimamente sobre el presupuesto de este ferrocarril, han declarado que no se puede hacer por una cantidad menor que la estipulada por nosotros. Estas dos consideraciones serían, por sí solas, bastantes para demostrar que tras curridos con mucho exceso los sesenta dias que el Supremo Gobierno señaló para admitir nuevas propuestas, sin haberlo hecho, nuestro contrato se halla perfeccionado y debe ejecutarse.

Si V. E. tuviese por conveniente preferir que el camino de Chimbote á Huaraz se contruyese de via angosta, estamos dispuestos á reformar las condiciones de nuestro contrato con arreglo al pliego de especificaciones que tenemos el honor de adjuntar, reduciendo entonces el precio de la obra á la suma de veinticuatro millones setecientos cincuenta mil soles.

Y en virtud de lo expuesto—

A V. E. suplicamos se digne tomar en consideracion esta solicitud y resolver que se lleve adelante el contrato que se ha celebrado con nosotros, ó se modifique con el objeto de reducir el ancho de la via.

Lima, Setiembre 29 de 1871.

Firmado—B. VALDEAVELLANO. —Firmado—DIONISIO DERTEANO.

Ofrecen construir el ferrocarril de via angosta.

Excmo. Señor.

Cipriano Correa, Focion Mariátegui y Fernando O'Phelan, ante V. E. decimos: Que tenemos el honor de acompañar á V. E. el certificado que acredita que hemos depositado en la Caja Fiscal del departamento la cantidad de quinientos mil soles, conforme á los términos de la nueva convocatoria hecha por el Supremo Gobierno en 16 del corriente, como garantía para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, y que aceptando nosotros las modificaciones y condiciones que V. E. ha creido conveniente exigir ahora á los que quisieren hacer propuestas, con mas las anteriores que se han dictado al efecto en diversas resoluciones vigentes, es decir, que todas y cada una de las responsabilidades exigidas antes y ahora, las aceptamos, y por lo tanto, ofrecemos construir el camino carril de Chimbote á Huaraz y Recuay, por la suma de veinticuatro millones novecientos cincuenta mil soles (24.950,000 S.) de via angosta, y bajo las condiciones y modificaciones siguientes:

1º El ancho del camino en tierra, cascajo y roca, será de ocho piés ingleses.

2º Las gradientes no excederán de cinco por ciento y las curvas de un radio mínimo de ochenta piés ingleses.

3º El ancho normal de la via será de tres piés ingleses, y el riel de treinta y cinco libras.

4º Junturas suspendidas y con planchas de fierro dulce, amoldadas al riel, de un peso de siete kilógramos el par, aseguradas con cuatro tornillos de quince milímetros de diámetro.

5º Los durmientes de cinco piés de largo, por cuatro ó seis pulgadas de espesor.

6º Las locomotoras arrastrarán de subida ochenta toneladas de peso bruto, á razon de veinte kilómetros por hora.

El testimonio de la escritura de la sociedad por quien representamos, que se exige á mayor abundamiento para obtener las mas convenientes seguridades del Estado, se halla en el Ministerio de Gobierno, adjunto á un recurso que elevamos á V. E. despues que presentamos nuestra propuesta de 8 de Agosto último.

Lima, Setiembre 30 de 1871.

Firmado—CIPRIANO CORREA.— Firmado— FERNANDO O'PHELAN. —Firmado—FOCION MARIÁTEGUI.

Nómbrase una comision para informar.

Lima, Octubre 3 de 1871.

Nómbrase á los ingenieros D. Gerrit Backus, D. Henry Winteringan y D. Alejandro Misenkouski para que informen sobre él mérito de las propuestas presentadas á causa de la última convocatoria.

Rúbrica de S. E.— Firmado— SANTA MARÍA.

Informe de la comision.

Lima, Octubre 6 de 1871.

Los ingenieros de Estado que suscriben, nombrados por el Supremo Gobierno para informar sobre el "mérito de las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, á consecuencia de la última convocatoria," tienen el honor de exponer su opinion, formada despues de un exámen prolijo, como sigue:

Hay dos propuestas: la una por Valdeavellano y Derteano, para construir el ferrocarril de via angosta, esto es, de tres piés entre los rieles,—inclusos tambien un muelle en Chimbote, y cañería para proveer el puerto de agua potable, por la suma 24.750,000 soles.

Las especificaciones que acompañan la propuesta, están completas y detalladas.

La otra por O'Phelan Correa y Mariátegui, para construir el mismo ferrocarril con via angosta igualmente de tres piés ingleses en los rieles, por la suma de 24.950,000 soles, concluyendo la obra en seis años.

La opinion unánime de la comision es que la propuesta de Valdeavellano y Derteano es decididamente la mas ventajosa por las razones siguientes:

1ª La propuesta es de 200,000 soles mas baja que la de O'Phelan Correa y Mariátegui.

2ª Las especificaciones que acompañan la propuesta de Valdeavellano y Derteano, y conforme á las que se obligan á construir el ferrocarril, están detalladas cuanto es necesario é indican claramente el modo como la obra debe ser ejecutada, mientras que las condiciones expresadas en la propuesta de O'Phelan Correa y Mariátegui son vagas é insuficientes.

3ª Las pocas condiciones expresadas en esta última propuesta, comparadas con las condiciones correspondientes de la otra, ofrecen desventajas, como por ejemplo:

Ancho del camino 8 piés ingleses (2 m. 44) en lugar de 3 m.

Radio mínimo de las curvas 80 piés ingleses (24 m. 88) en lugar de 31 metros.

Durmientes de cinco piés de largo (1 m 52) por 4 á 6 pulgadas de espesor, en lugar de 1 m 80 á 2 m. de largo por 0 m. 18 de ancho y 0 m. 13 de espesor. El peso de riel por metro es de 35 libras en lugar de 40 libras.

Por las razones expuestas la comision concluye opinando que el Supremo Gobierno debe aceptar la propuesta de Valdeavellano y Derteano.

Firmado — GERRIT BACKUS. — Firmado — HENRY WINTERIGAN. —Firmado — ALEJANDRO MISENKOUSKI—ingenieros.

Comision de comerciantes.

Lima, Octubre 6 de 1871.

Nómbrase una Comision compuesta de D. Emilio Althaus, D. José Barron y el Dr. D. Francisco García Calderon, para que informe sobre las propuestas presentadas en virtud de la última convocatoria referente á la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, y formule las bases del contrato que debe celebrarse. — Firmado SANTA MARÍA.

Proyecto de contrato.

Excmo. Señor.

Se ha dignado V. E. comisionarnos para que informemos sobre las propuestas presentadas en virtud de la última convocatoria referente á la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, y para que formulemos las bases del contrato que debe celebrarse.

No podemos cumplir la primera parte de este encargo, porque carecemos de los conocimientos espe-

ciales que se necesitan para llenarlo. Los ingenieros del Estado son los únicos que pueden informar con acierto sobre las propuestas presentadas, y sobre el precio y condiciones con que se ha de hacer el ferrocarril de Chimbote á Huaraz; ya se ha oido su opinion, segun el informe que precede.

Contrayéndonos solamente por este motivo á las bases generales del contrato, hemos tenido á la vista para formularlas, los dictámenes de las comisiones y las vistas fiscales que se dieron en los expedientes de los ferrocarriles de Arequipa á Puno y de esta capital á la Oroya, y tambien las condiciones impuestas por V. E. en la primera concesion del ferrocarril de Huaraz, que ha quedado sin efecto por la segunda convocatoria; y con todos estos elementos, que contienen cuanto se puede apetecer en esta clase de contratos, hemos formulado las siguientes bases:

1ª Los empresarios N. N. se obligarán por sí y á nombre de sus herederos y sucesores á construir el ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, por cuenta del Supremo Gobierno, con sujecion á las especificaciones examinadas y aprobadas por la comision de ingenieros últimamente nombrada.

Esas especificaciones deben considerarse como parte integrante de esta cláusula é insertarse en la escritura de contrata.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via, serán á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno comisione para examinarlas en el lugar de las compras; y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre con tal objeto.

Es entendido que la empresa no puede hacer alteracion ninguna en los planos primitivos en cuanto á las estaciones y paraderos. Mas para la línea férrea entre una y otra estacion, puede elegir el trayecto que considere mas seguro y conveniente con aprobacion del ingeniero inspector, dentro de los límites de las especificaciones; el cual quedará facultado para aprobar los planos que con este objeto le presente la empresa. Este ingeniero designará con la anticipacion conveniente los sitios en que deben construirse las mencionadas estaciones y paraderos.

3ª Si á juicio de los ingenieros del Gobierno, la obra no se ejecutare con estricta sujecion á las cláusulas precedentes, las cuestiones técnicas que por este motivo se promuevan contra los empresarios, se decidirán por medio de dos ingenieros nombrados, uno por el Gobierno y otro por la empresa. En caso de discordia, será dirimida esta por un tercero que los árbitros designen.

La empresa se someterá estrictamente á la resolucion de los árbitros ó á la del tercero dirimente; y si no lo hiciere, el Gobierno podrá declarar por sí solo y sin prévio juicio la rescision de la contrata.

En este caso el Gobierno estará obligado á pagar solo la parte de la obra que esté bien ejecutada, y de ninguna manera será responsable de la imperfecta ó defectuosa, ni de los materiales preparados ó gastos hechos, que no se hubieren invertido en las obras ya realizadas con entera sujecion á la contrata.

4ª La empresa quedará facultada para introducir al tiempo de hacerse la via férrea todas las modificaciones que exija el terreno, y las mejoras que sean convenientes en materia de puentes, viaductos, estaciones, cambios de via y trazos.

Ninguna de estas alteraciones podrá hacerse sin la aprobacion del ingeniero ó ingenieros inspectores de los trabajos, los cuales deben autorizarlas por escrito; y expresando las razones que haya para hacerlas.

De estos acuerdos se dará cuenta al Supremo Gobierno.

5ª El trabajo de la línea principiará dentro de.....y el ferrocarril quedará expedito para el tráfico y entregado al Gobierno á los....años contados desde el dia en que se principie la obra.

6ª Si pasaren cuatro meses desde el dia señalado para empezar la obra, sin que en efecto se principie, ó si despues de principiada se suspendieren los trabajos por igual término, el Gobierno podrá usar del derecho de rescision estipulado en la cláusula 3ª En este caso no estará obligado á pagar sino la parte de la obra que se hubiere ejecutado, conforme al avalúo que se haga por peritos, y los contratistas tendrán la obligacion de abonar al Gobierno el mayor costo que le ocasionare la conclusion de la obra, y los daños y perjuicios sufridos por culpa de los empresarios.

Se esceptúan de esta cláusula las interrupciones que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor, como inundaciones y demas reconocidos por el derecho, con tal que sean oportuna y legalmente comprobados; y tambien las que resulten de la demora que sufrieren los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias.

7ª El empresario debe garantizar y asegurar la obra por el término de tres años contados desde el dia en que se entregue al tráfico público; y serán de su cuenta durante ese tiempo, las reparaciones que deban hacerse por deterioros ó daños provenientes de la mala calidad de los materiales ó de los defectos de ejecucion; pero no los motivados por el debido uso de la línea, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que se habla en la parte segunda de la cláusula precedente.

El tiempo que se emplee en estas reparaciones no correrá para la garantía.

8ª Se debe estipular que si al Gobierno le conviniere recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la línea, los contratistas quedan obligados á entregarlas á medida que las vayan concluyendo. En tal caso la garantía de que se trata en la cláusula anterior, se contará para cada seccion desde la fecha de su entrega.

Cuando se entregue la segunda seccion, se entregará el muelle definitivo, á que se refieren las especificaciones.

9ª En caso de entrega por partes de la línea, el empresario podrá usar gratuitamente la seccion entregada y el muelle para la conduccion de materiales, víveres, trabajadores y empleados en la línea.

10. Para que el Gobierno reciba la línea ó una ó mas secciones de ella, presentarán los contratistas certificados del ingeniero inspector, por los cuales conste haber realizado todas y cada una de las condiciones de la contrata, y estar expedita la via ó la seccion para el tráfico público.

Con este documento se procederá á la entrega, extendiéndose de ella una acta que firmarán la persona ó personas que el Gobierno comisione para ese acto, el ingeniero inspector y los contratistas ó sus representantes.

11. Los contratistas podrán introducir peones del extranjero. Las contratas que se celebren con ellos, serán visadas por el cónsul peruano residente en el lugar de que los peones procedan, el cual no podrá cobrar otros derechos que el de un sol ó su equivalente por cada contrato.

El Gobierno interpondrá su autoridad para que sean respetados y cumplidos estos contratos, en cuanto no se opongan á las leyes del pais.

12. Durante la obra el Gobierno garantizará á los empleados, operarios y trabajadores la exencion completa de todo cargo ó servicio concejil, conscripcion ó alistamiento militar.

13. El Gobierno concederá gra-

tuitamente á la empresa el uso de los terrenos de propiedad fiscal que se necesiten para la via, estaciones, oficinas y demas dependencias. Los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el mismo objeto, serán adquiridos por la empresa á su costa; y el Gobierno le facilitará la expropiacion forzada de ellos.

14. El Gobierno se obligará á allanar las dificultades que se presenten en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y de la via y sus dependencias, pagando el empresario la correspondiente indemnizacion.

15. No tendrá el Gobierno responsabilidad ninguna por los daños ó perjuicios que el contratista, sus agentes ó dependientes causen en las propiedades ó terrenos particulares inmediatos á la línea.

16. Siendo necesario para acelerar y facilitar los trabajos que los buques en que se trasporten los útiles destinados á la construccion de la línea, puedan arribar á Chimbote, antes de principiar la obra se debe abrir en ese lugar un puerto mayor.

Con tal fin los empresarios deben obligarse á construir ante todo un muelle provisional, que sirva á la empresa y á la aduana, sin que aquella pueda cobrar derecho alguno por este servicio.

Se debe tambien imponer á los empresarios, como se hizo en la primitiva contrata, la obligacion de contribuir para el servicio de esa aduana con la cantidad de 50,000 soles, que entregarán en tres anualidades, ya sea en dinero efectivo, ya deduciéndolos de las primeras cantidades que se les den en pago.

17. Siendo libres de derechos la introduccion de máquinas, herramientas y víveres, segun el reglamento de comercio, se estipulará que si durante la construccion de la obra se hiciere alguna alteracion en este respecto, la empresa continuará gozando de la libertad que al presente conceden las leyes. No debe pagar tampoco la empresa derechos de muelle, ni pensiones municipales; y podrá hacer con sus propios trabajadores el servicio del puerto en lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados ó peones.

18. En cuanto á la pólvora que sea necesaria para la construccion, el contratista debe obligarse á comprarla de la fábrica del Estado. Solo cuando esta no pueda suministrarle la cantidad necesaria, podrá traerla del extranjero, prévia autorizacion del Gobierno, quien dictará al mismo tiempo las medidas que sean necesarias para precaver todo peligro y todo abuso.

19. El precio de la obra será.... .....que se pagarán del modo siguiente:

1º Se entregarán en Europa ó los Estados Unidos las cantidades que se consideren necesarias para la compra de materiales, máquinas y demás útiles que la obra exija.

Para hacer estas entregas se presentarán á los agentes del Gobierno las facturas de los materiales comprados, con la aprobacion de que se encarga la cláusula 2ª, y las constancias de haberse embarcado dichos objetos con destino al Perú.

2º Para las compras que se hagan en Chile, Centro América ó California, los pagos se harán en esta capital á la llegada de los cargamentos, y con el Visto Bueno del ingeniero inspector.

3º El resto, ó sea el valor de materiales comprados en el Perú, y de las obras y trabajos, se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos, y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el monto total de la obra. Para que tenga lugar este pago mensual, los contratistas presentarán en el Ministerio de Hacienda el certificado del ingeniero inspector, en que

conste el valor de los trabajos ejecutados, excluyendo el importe de los materiales adquiridos en el extranjero que se hayan empleado, por manera que nunca exceda la cantidad desembolsada por el Gobierno de la que representa el trabajo hecho y los materiales acumulados para la obra. El pago de las armadas mensuales se hará en Lima sin mas deducciones que las estipuladas en este contrato.

20. Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de la contrata, son suficientes, á juicio de la comision, las garantías que exigió V. E. en la resolucion de 26 de Junio del presente año, dictada por el Ministerio de Hacienda, y que se hallan á fólio 39 vuelto y fólio 40 del expediente.

21 Las diferencias que ocurran entre el empresario y el Gobierno sobre la inteligencia de esta contrata, y sobre los derechos, obligaciones y responsabilidades que de ella resulten, serán decididas exclusivamente por los juzgados y tribunales del Perú.

Se exceptúan las cuestiones sobre la ejecucion de la obra, las cuales serán arregladas del modo dicho en la cláusula 3ª

22. Los empresarios no podrán transferir á otra persona los derechos que de la contrata les resultan, sino con aprobacion prévia del Supremo Gobierno.

23. Todas las minas, fósiles y antigüedades que se descubran en la línea férrea y sus inmediaciones, serán de propiedad del Gobierno, á quien darán los empresarios el aviso respectivo para que dicte las órdenes correspondientes.

24. Si no se entregare la obra al cumplimiento de los....años fijados en la cláusula 5ª, el empresario pagará, por cada mes que exceda de ese plazo, una multa de 30,000 soles, que se hará efectiva, deduciéndola de las obligaciones á que se refiere la cláusula 20.

Estas son las condiciones con que á nuestro juicio quedan garantidos los derechos del Gobierno, y las obligaciones y responsabilidades de la empresa.

No hemos fijado en la cláusula 5ª los plazos para principiar la obra y concluirla, porque estos deben señalarse por el Gobierno; calculando el tiempo en que pueda tener expedita la provision de fondos para el abono de materiales.

Lima, á 10 de Octubre de 1871.

—Firmado.—EMILIO ALTHAUS.—Firmado.—F. GARCÍA CALDERON.—Firmado.—JOSÉ BARRON.

Acéptase la propuesta de los señores Valdeavellano y Derteano.

Lima, Octubre 31 *de* 1871.

Visto este expediente, del cual aparece:

1º Que terminados los estudios y presupuestos del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, en 15 de Febrero del corriente año, se convocaron propuestas cerradas por el término de sesenta dias para la construccion de esta via férrea.

2º Que vencido dicho término solo obtuvo el Gobierno la propuesta de D. José Bianchi, por la suma de treinta y seis millones de soles, la cual aunque inferior en dos millones al presupuesto de la obra, no fué admitida por considerarse excesivo el precio propuesto.

3º Que en 6 de Julio inmediato D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano se presentaron al Gobierno exponiendo que interesados en el establecimiento de aquel ferrocarril como hacendados en sus inmediaciones, y no llevándose á cabo por falta de proponentes, se obligaban á ejecutar la construccion por la cantidad de treinta y tres millores quinientos mil soles, si el Gobierno consentia en adjudicársela en esta suma, con la reserva expresa del derecho de admitir otra propuesta mas ventajosa que se presentase dentro de un término dado.

4º Que en su consecuencia y por las supremas resoluciones de 9 y 26 de dicho mes se adjudicó la construccion á Valdeavellano y Derteano, en la cantidad de treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles, con la reserva expresada, y se publicaron los respectivos avisos de convocatoria por el plazo de sesenta dias, que espiró en 8 de Agosto siguiente.

5º Que en esta fecha concurrieron ofreciendo subrogarse en el contrato de Valdeavellano y Derteano, Montero Hermanos, por la suma de treinta y tres millones, Thomas La Chambre y Cª por la de treinta y dos millones quinientos mil, y Cipriano Correa, Focion Mariátegui, O'Phelan y Cª conjuntamente, por la de veinticinco millones cuatrocientos cincuenta mil.

6º Que en vista de la enorme diferencia de esta última propuesta, respecto de todas las demas y el presupuesto de la obra levantado por ingenieros del Estado, en resolucion suprema de 16 del mismo mes, se dispuso se procediese á rectificar por una nueva comision de ingenieros nombrados con tal objeto, los estudios y presupuestos de la obra, quedando entretanto desechadas las mencionadas propuestas, cancelado el contrato con Valdeavellano y Derteano, y libre el Gobierno para proceder como lo tuviese por conveniente.

7º Que examinados y rectificados los estudios y presupuestos por la comision de ingenieros, declaró esta encontrarlos arreglados y exactos, no siendo posible otra rebaja en ellos que la relativa al costo de socavones, cortes y terraplenes de la 3ª seccion, el cual podia disminuir si se introducian algunas modificaciones en el trazo de la línea, y la relativa á gastos generales, la cual podria variar segun la organizacion que cada cual diese á los trabajos, opinando por que en consecuencia la única rebaja posible aunque arriesgada, era la de cinco millones en el costo total de los treinta y ocho millones á que ascendia el presupuesto, no pudiendo por lo mismo bajar este en ningun caso de treinta y tres millones de soles.

8º Que establecido este punto, expidió el Gobierno en 16 de Setiembre último una nueva convocatoria entre los dos extremos de via ancha y via angosta, pero sujetándose en lo demas á las especificaciones primitivas.

9º Que á esta nueva concurrencia solo han asistido de una parte D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano con su primera propuesta de treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles por la via ancha, y la de veinticuatro millones setecientos cincuenta mil por la angosta, y de otra parte D. Cipriano Correa, D. Focion Mariátegui y D. Fernando O'Phelan con la sola propuesta de veinticuatro millones novecientos cincuenta mil soles por la construccion de via angosta, propuestas ambas sometidas al exámen de las respectivas comisiones. Y teniendo en consideracion: 1º Que no solo por la economía de los gastos de construccion sino por el gran ahorro que se obtiene en los gastos permanentes de explotacion, debe darse la preferencia á la construccion del ferrocarril de via angosta, sobre la ancha, empleada hasta ahora en el Perú: 2º Que agotados con efecto todos los medios conducentes á la fijacion del verdadero precio de la obra y el mayor provecho de los intereses fiscales, es urgente proceder á la definitiva contratacion del ferrocarril: 3º Que los procedimientos empleados guian á la conclusion de que el precio de la obra no debe exceder de treinta y tres millones si el ferrocarril se construye de via ancha, y de veinticuatro millones si se emplea la via angosta: 4º Que de las propuestas presentadas la de Valdeavellano y Derteano es la mas baja y á la que acompañan las especificaciones mas detalladas y comple-

tas, segun la opinion de la comision de ingenieros, y cuya adopcion consulta los derechos que tienen adquiridos en esta concurrencia: 5º Que se han observado en este expediente todas las tramitaciones y formalidades exigidas por la ley de 8 de Noviembre de 1864. De conformidad con lo opinado por las comisiones mencionadas y con el voto unánime del Consejo de Ministros, se resuelve: Adjudícase á D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, sistema de via angosta y en observacion de las especificaciones que se insertaron en el respectivo contrato, por la suma de veinticuatro millones de soles, bajo las bases y condiciones contenidas en los supremos decretos de 9 y 26 de Junio con las modificaciones introducidas por la comision especial, que son como sigue:

1ª Los empresarios D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano se obligan por sí y á nombre de sus herederos y sucesores á construir el ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay y por cuenta del Supremo Gobierno, con sujecion á las especificaciones examinadas y aprobadas por la Comision de ingenieros últimamente nombrada.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via serán á entera satisfaccion de las personas competentes, que el Gobierno comisione para examinarlos en el lugar de las compras, y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre con tal objeto.

Es entendido que la empresa no puede hacer alteracion ninguna en los planos primitivos en cuanto á las estaciones y paraderos. Mas para la línea férrea entre una y otra estacion, puede elegir el trayecto que considere mas seguro y conveniente con aprobacion del ingeniero inspector, dentro de los límites de las especificaciones, el cual quedará facultado para aprobar los planos que con este objeto le presente la empresa.

Este ingeniero designará con la anticipacion conveniente los sitios en que deban construirse las mencionadas estaciones y paraderos.

3ª Si á juicio de los ingenieros del Gobierno, la obra no se ejecutare con estricta sujecion á las cláusulas precedentes, las cuestiones técnicas que por este motivo se promuevan contra los empresarios, se decidirán por medio de dos ingenieros nombrados, uno por el Gobierno y otro por la empresa.

4ª La empresa se someterá estrictamente á la resolucion de los árbitros ó á la del tercero dirimente; y si no lo hiciere, el Gobierno podrá declarar por sí solo y sin prévio juicio, la recision de la contrata.

En este caso el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que esté bien ejecutada, y de ninguna manera será responsable de la imperfecta ó defectuosa, ni de los materiales preparados ó gastos hechos que no se hubieren invertido en las obras ya realizadas con entera sujecion á la contrata.

5ª Los trabajos comenzarán á los treinta dias de haberse notificado á los contratistas quedar hecha la provision de fondos establecida en la cláusula....y terminarán á los seis años contados desde la misma fecha, quedando los contratistas obligados á entregar en ese término la línea expedita para el tráfico, con sus estaciones y dependencias.

6ª Si pasaren cuatro meses desde el dia señalado para empezar la obra, sin que en efecto principie, ó si despues de principiada se suspendieren los trabajos por igual término, el Gobierno podrá usar del derecho de recision estipulado en la cláusula 4ª

En este caso no estará obligado á pagar sino la parte de la obra que se hubiere ejecutado, conforme al avalúo que se haga por

peritos; y los contratistas tendrán la obligacion de abonar al Gobierno el mayor costo que le ocasionare la conclusion de la obra, y los daños y perjuicios que sufra por culpa de los empresarios.

Se exceptúan de esta cláusula las interrupciones que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor, como los terremotos, inundaciones y demas reconocidos por el derecho, con tal que sean oportuna y legalmente comprobados; y tambien las que resulten de la demora que sufrieren los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias.

Los empresarios garantizan y aseguran la obra por el término de dos años contados desde el dia en que se entregue al tráfico público, y serán de su cuenta, durante ese tiempo, las reparaciones que deban hacerse por deterioros ó daños provenientes de la mala calidad de los materiales, ó de los defectos de ejecucion; pero no los motivados por el debido uso de la línea, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que se habla en la parte segunda de la cláusula precedente.

El tiempo que se emplee en estas reparaciones, no correrá para la garantía.

7ª Queda estipulado que si al Gobierno le conviniere recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la línea, los contratistas quedan obligados á entregarlas á medida que las vayan concluyendo.

En tal caso la garantía de que se habla en la cláusula anterior, se contará para cada seccion desde la fecha de su entrega.

8ª Cuando se entregue la segunda seccion, se entregará el muelle definitivo á que se refieren las especificaciones.

9ª En caso de entrega por partes de la línea, los empresarios podrán usar gratuitamente la seccion entregada y el muelle para la conduccion de materiales, víveres, trabajadores y empleados en la línea.

10. Para que el Gobierno reciba la línea ó una ó mas secciones de ella, presentarán los contratistas certificados del ingeniero inspector, por los cuales conste haberse realizado todas y cada una de las condiciones de la contrata, y estar expedita la via ó la seccion para el tráfico público.

Con este documento se procederá á la entrega, extendiéndose de ella una acta, que firmarán la persona ó personas que el Gobierno comisione para ese objeto, el ingeniero inspector y los contratistas ó sus representantes.

11. Los contratistas podrán introducir peones del extranjero. Las contratas que se celebren con ellos serán visadas por el cónsul peruano residente en el lugar de que los peones procedan, el cual no podrá cobrar otros derechos que un sol ó su equivalente por cada contrata.

El Gobierno interpondrá su autoridad para que sean respetadas y cumplidas estas contratas, en cuanto no se opongan á las leyes del pais.

12. Durante la obra el Gobierno garantiza á los empleados, operarios y trabajadores la exencion completa de todo cargo ó servicio concejil, conscripcion ó alistamiento militar, salvo el caso de guerra extranjera, para los peruanos.

13. El Gobierno concede gratuitamente á la empresa el uso de los terrenos de propiedad fiscal que se necesiten para la via, estaciones, oficinas y demas dependencias. Los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el mismo objeto, serán adquiridos por la empresa á su costa; y el Gobierno facilitará la expropiacion forzada de ellos.

14. El Gobierno se obliga á allanar las dificultades que se presenten en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y de la

via y sus dependencias, pagando los empresarios la correspondiente indemnizacion.

No tendrá el Gobierno responsabilidad ninguna por los daños ó perjuicios que los contratistas, sus agentes ó dependientes causen en las propiedades ó terrenos particulares inmediatos á la via.

15. Siendo necesario para acelerar y facilitar los trabajos, que los buques en que se trasporten los útiles destinados á la construccion de la línea, puedan arribar á Chimbote antes de principiar la obra, se declarará ese lugar puerto mayor.

Con tal fin los empresarios quedan obligados á construir ante todo un muelle provisional, que sirva á la empresa y á la aduana, sin que aquella pueda cobrar derecho alguno por este servicio.

Los empresarios se obligan á contribuir para el servicio de esa aduana con la cantidad de cincuenta mil soles, que entregarán en tres anualidades, ya sea en dinero efectivo, ya deduciéndolos de las primeras cantidades que en esos períodos se les den en pago.

Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos y todo lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados ó peones.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y de muellaje durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras y asimismo los artículos de ferretería y materiales destinados á la construccion de las estaciones y edificios pertenecientes al ferrocarril.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco ó salado, conservas alimenticias, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huesillo, café, té, galleta y harina.

3º Forraje para las bestias, como heno, cebada, avena y pasto seco.

4º Pólvora de minas y guias ó cualquiera otra materia explosiva ya conocida, ó que mas adelante se descubra. Si los contratistas prefirieren fabricar la pólvora de mina ó la materia explosiva que necesiten para sus trabajos, podrán hacerlo con autorizacion del Gobierno y prévio el otorgamiento de fianzas y demas garantías que fueren necesarias. Se concede á los contratistas permiso para internar y hacer uso de la pólvora extranjera en los trabajos del ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estarán obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el presente artículo, y á introducir solo la cantidad que necesiten segun las circunstancias y exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y seguridades que estime convenientes.

19. El precio de la obra será de veinticuatro millones de soles que se pagarán del modo siguiente:

1º En Europa y los Estados Unidos de América, cuatro millones quinientos mil soles, al cambio de cinco soles por cada libra esterlina, esto es, novecientas cincuenta mil libras esterlinas que el Gobierno depositará en poder de sus agentes, quienes abonarán á la vista el valor de las cuentas y facturas de materiales comprados que en debida forma presenten los contratistas ó sus agentes. Las facturas y cuentas de los materiales y demas enseres destinados á la cons-

truccion del ferrocarril ó al uso y consumo de sus empleados y trabajadores, sin perjuicio del requisito exigido por la cláusula 2ª, certificadas y legalizadas por los agentes diplomáticos ó consulares de la República, residentes en los lugares donde se efectúen las compras, y la constancia de haberse embarcado y asegurado dichos objetos con destino al Perú, servirán de suficiente título á los contratistas ó á sus agentes para exigir del depositario ó sus representantes el pago indicado en este inciso.

2º El importe de las facturas ejecutadas en las Repúblicas del Sur ó de Centro América, y tambien las que procedan de San Francisco de California, se pagarán á los contratistas en la ciudad de Lima en el modo y forma estipulados respecto al pago de certificados de trabajos hechos, esto es, mensualmente en metálico ó en letras sobre Europa al cambio corriente.

3º El resto ó sea el valor de las obras y trabajos se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar este pago mensual, los contratistas presentarán en el Ministerio de Hacienda el certificado del ingeniero inspector en que conste el valor de los trabajos ejecutados, excluyéndose el importe de los materiales adquiridos en el extranjero que se hayan empleado; por manera que nunca exceda la cantidad desembolsada por el Gobierno de lo que represente el trabajo hecho y los materiales acumulados para la obra. El pago de las armadas mensuales se hará en Lima en moneda corriente, sin otra deduccion que el tanto por ciento que se mande descontar por el Ministerio de Hacienda para el depósito que se debe formar en garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

20. En caso de que el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, ocasionando con dicha falta la paralizacion de los trabajos, quedarán los contratistas facultados, bien sea para suspender la obra sin renunciar por ello el derecho de exigir el pago, ó ya sea para continuarla hasta su completa conclusion, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubiertos de los capitales que para ello hubieren desembolsado, hipotecándoles para este efecto el Gobierno la via con todos sus útiles, máquinas, material rodante y equipo, estaciones, edificios y dependencias, y asimismo todo lo que forme parte de dicha línea férrea y que haya sido comprado con fondos del Estado.

21. Hallándose el Gobierno autorizado por la citada ley de 28 de Enero último, para emitir bonos por la suma de quince millones de libras esterlinas á fin de construir varias líneas férreas, queda estipulado que: constituirá de su producto el depósito establecido en el inciso 1º de la cláusula 18 y el resto hasta el completo de los veinticuatro millones de soles será separado por el Gobierno del valor total de la emision, comprometiéndose solemnemente á no dedicar á otro objeto la expresada suma.

22. Los empresarios presentarán por garantía de construccion la suma de dos millones de soles, en la forma siguiente:

Los empresarios depositarán en la Caja Fiscal del departamento ó en el lugar que el Gobierno designe, el diez por ciento de los certificados de trabajos que presenten hasta completar la suma de un millon quinientos mil soles en obligaciones de la Compañía del ferrocarril de Lima á Huacho, emitidas con el ocho por ciento de interes anual, y el cuatro por ciento de amortizacion tambien anual, con la calidad expresada de que dichas obligaciones sean por ellos tomadas á la par.

Los quinientos mil soles que actualmente tienen depositados en

via y sus dependencias, pagando los empresarios la correspondiente indemnizacion.

No tendrá el Gobierno responsabilidad ninguna por los daños ó perjuicios que los contratistas, sus agentes ó dependientes causen en las propiedades ó terrenos particulares inmediatos á la via.

15. Siendo necesario para acelerar y facilitar los trabajos, que los buques en que se trasporten los útiles destinados á la construccion de la línea, puedan arribar á Chimbote antes de principiar la obra, se declarará ese lugar puerto mayor.

Con tal fin los empresarios quedan obligados á construir ante todo un muelle provisional, que sirva á la empresa y á la aduana, sin que aquella pueda cobrar derecho alguno por este servicio.

Los empresarios se obligan á contribuir para el servicio de esa aduana con la cantidad de cincuenta mil soles, que entregarán en tres anualidades, ya sea en dinero efectivo, ya deduciéndolos de las primeras cantidades que en esos períodos se les den en pago.

Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de lòs puertos y todo lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados ó peones.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y de muellaje durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras y asimismo los artículos de ferretería y materiales destinados á la construccion de las estaciones y edificios pertenecientes al ferrocarril.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco ó salado, conservas alimenticias, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huesillo, café, té, galleta y harina.

3º Forraje para las bestias, como heno, cebada, avena y pasto seco.

4º Pólvora de minas y guias ó cualquiera otra materia explosiva ya conocida, ó que mas adelante se descubra. Si los contratistas prefirieren fabricar la pólvora de mina ó la materia explosiva que necesiten para sus trabajos, podrán hacerlo con autorizacion del Gobierno y prévio el otorgamiento de fianzas y demas garantías que fueren necesarias. Se concede á los contratistas permiso para internar y hacer uso de la pólvora extranjera en los trabajos del ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estarán obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el presente artículo, y á introducir solo la cantidad que necesiten segun las circunstancias y exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y seguridades que estime convenientes.

19. El precio de la obra será de veinticuatro millones de soles que se pagarán del modo siguiente:

1º En Europá y los Estados Unidos de América, cuatro millones quinientos mil soles, al cambio de cinco soles por cada libra esterlina, esto es, novecientas cincuenta mil libras esterlinas que el Gobierno depositará en poder de sus agentes, quienes abonarán á la vista el valor de las cuentas y facturas de materiales comprados que en debida forma presenten los contratistas ó sus agentes. Las facturas y cuentas de los materiales y demas enseres destinados á la cons-

truccion del ferrocarril ó al uso y consumo de sus empleados y trabajadores, sin perjuicio del requisito exigido por la cláusula 2ª, certificadas y legalizadas por los agentes diplomáticos ó consulares de la República, residentes en los lugares donde se efectúen las compras, y la constancia de haberse embarcado y asegurado dichos objetos con destino al Perú, servirán de suficiente título á los contratistas ó á sus agentes para exigir del depositario ó sus representantes el pago indicado en este inciso.

2º El importe de las facturas ejecutadas en las Repúblicas del Sur ó de Centro América, y tambien las que procedan de San Francisco de California, se pagarán á los contratistas en la ciudad de Lima en el modo y forma estipulados respecto al pago de certificados de trabajos hechos, esto es, mensualmente en metálico ó en letras sobre Europa al cambio corriente.

3º El resto ó sea el valor de las obras y trabajos se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar este pago mensual, los contratistas presentarán en el Ministerio de Hacienda el certificado del ingeniero inspector en que conste el valor de los trabajos ejecutados, excluyéndose el importe de los materiales adquiridos en el extranjero que se hayan empleado; por manera que nunca exceda la cantidad desembolsada por el Gobierno de lo que represente el trabajo hecho y los materiales acumulados para la obra. El pago de las armadas mensuales se hará en Lima en moneda corriente, sin otra deduccion que el tanto por ciento que se mande descontar por el Ministerio de Hacienda para el depósito que se debe formar en garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

20. En caso de que el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, ocasionando con dicha falta la paralizacion de los trabajos, quedarán los contratistas facultados, bien sea para suspender la obra sin renunciar por ello el derecho de exigir el pago, ó ya sea para continuarla hasta su completa conclusion, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubiertos de los capitales que para ello hubieren desembolsado, hipotecándoles para este efecto el Gobierno la via con todos sus útiles, máquinas, material rodante y equipo, estaciones, edificios y dependencias, y asimismo todo lo que forme parte de dicha línea férrea y que haya sido comprado con fondos del Estado.

21. Hallándose el Gobierno autorizado por la citada ley de 28 de Enero último, para emitir bonos por la suma de quince millones de libras esterlinas á fin de construir varias líneas férreas, queda estipulado que: constituirá de su producto el depósito establecido en el inciso 1º de la cláusula 18 y el resto hasta el completo de los veinticuatro millones de soles será separado por el Gobierno del valor total de la emision, comprometiéndose solemnemente á no dedicar á otro objeto la expresada suma.

22. Los empresarios presentarán por garantía de construccion la suma de dos millones de soles, en la forma siguiente:

Los empresarios depositarán en la Caja Fiscal del departamento ó en el lugar que el Gobierno designe, el diez por ciento de los certificados de trabajos que presenten hasta completar la suma de un millon quinientos mil soles en obligaciones de la Compañía del ferrocarril de Lima á Huacho, emitidas con el ocho por ciento de interes anual, y el cuatro por ciento de amortizacion tambien anual, con la calidad expresada de que dichas obligaciones sean por ellos tomadas á la par.

Los quinientos mil soles que actualmente tienen depositados en

via y sus dependencias, pagando los empresarios la correspondiente indemnizacion.

No tendrá el Gobierno responsabilidad ninguna por los daños ó perjuicios que los contratistas, sus agentes ó dependientes causen en las propiedades ó terrenos particulares inmediatos á la via.

15. Siendo necesario para acelerar y facilitar los trabajos, que los buques en que se trasporten los útiles destinados á la construccion de la línea, puedan arribar á Chimbote antes de principiar la obra, se declarará ese lugar puerto mayor.

Con tal fin los empresarios quedan obligados á construir ante todo un muelle provisional, que sirva á la empresa y á la aduana, sin que aquella pueda cobrar derecho alguno por este servicio.

Los empresarios se obligan á contribuir para el servicio de esa aduana con la cantidad de cincuenta mil soles, que entregarán en tres anualidades, ya sea en dinero efectivo, ya deduciéndolos de las primeras cantidades que en esos períodos se les den en pago.

Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos y todo lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados ó peones.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y de muellaje durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras y asimismo los artículos de ferretería y materiales destinados á la construccion de las estaciones y edificios pertenecientes al ferrocarril.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco ó salado, conservas alimenticias, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huesillo, café, té, galleta y harina.

3º Forraje para las bestias, como heno, cebada, avena y pasto seco.

4º Pólvora de minas y guias ó cualquiera otra materia explosiva ya conocida, ó que mas adelante se descubra. Si los contratistas prefirieren fabricar la pólvora de mina ó la materia explosiva que necesiten para sus trabajos, podrán hacerlo con autorizacion del Gobierno y prévio el otorgamiento de fianzas y demas garantías que fueren necesarias. Se concede á los contratistas permiso para internar y hacer uso de la pólvora extranjera en los trabajos del ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estarán obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el presente artículo, y á introducir solo la cantidad que necesiten segun las circunstancias y exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y seguridades que estime convenientes.

19. El precio de la obra será de veinticuatro millones de soles que se pagarán del modo siguiente:

1º En Europa y los Estados Unidos de América, cuatro millones quinientos mil soles, al cambio de cinco soles por cada libra esterlina, esto es, novecientas cincuenta mil libras esterlinas que el Gobierno depositará en poder de sus agentes, quienes abonarán á la vista el valor de las cuentas y facturas de materiales comprados que en debida forma presenten los contratistas ó sus agentes. Las facturas y cuentas de los materiales y demas enseres destinados á la cons-

truccion del ferrocarril ó al uso y consumo de sus empleados y trabajadores, sin perjuicio del requisito exigido por la cláusula 2ª, certificadas y legalizadas por los agentes diplomáticos ó consulares de la República, residentes en los lugares donde se efectúen las compras, y la constancia de haberse embarcado y asegurado dichos objetos con destino al Perú, servirán de suficiente título á los contratistas ó á sus agentes para exigir del depositario ó sus representantes el pago indicado en este inciso.

2º El importe de las facturas ejecutadas en las Repúblicas del Sur ó de Centro América, y tambien las que procedan de San Francisco de California, se pagarán á los contratistas en la ciudad de Lima en el modo y forma estipulados respecto al pago de certificados de trabajos hechos, esto es, mensualmente en metálico ó en letras sobre Europa al cambio corriente.

3º El resto ó sea el valor de las obras y trabajos se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar este pago mensual, los contratistas presentarán en el Ministerio de Hacienda el certificado del ingeniero inspector en que conste el valor de los trabajos ejecutados, excluyéndose el importe de los materiales adquiridos en el extranjero que se hayan empleado; por manera que nunca exceda la cantidad desembolsada por el Gobierno de lo que represente el trabajo hecho y los materiales acumulados para la obra. El pago de las armadas mensuales se hará en Lima en moneda corriente, sin otra deduccion que el tanto por ciento que se mande descontar por el Ministerio de Hacienda para el depósito que se debe formar en garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

20. En caso de que el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, ocasionando con dicha falta la paralizacion de los trabajos, quedarán los contratistas facultados, bien sea para suspender la obra sin renunciar por ello el derecho de exigir el pago, ó ya sea para continuarla hasta su completa conclusion, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubiertos de los capitales que para ello hubieren desembolsado, hipotecándoles para este efecto el Gobierno la via con todos sus útiles, máquinas, material rodante y equipo, estaciones, edificios y dependencias, y asimismo todo lo que forme parte de dicha línea férrea y que haya sido comprado con fondos del Estado.

21. Hallándose el Gobierno autorizado por la citada ley de 28 de Enero último, para emitir bonos por la suma de quince millones de libras esterlinas á fin de construir varias líneas férreas, queda estipulado que: constituirá de su producto el depósito establecido en el inciso 1º de la cláusula 18 y el resto hasta el completo de los veinticuatro millones de soles será separado por el Gobierno del valor total de la emision, comprometiéndose solemnemente á no dedicar á otro objeto la expresada suma.

22. Los empresarios presentarán por garantía de construccion la suma de dos millones de soles, en la forma siguiente:

Los empresarios depositarán en la Caja Fiscal del departamento ó en el lugar que el Gobierno designe, el diez por ciento de los certificados de trabajos que presenten hasta completar la suma de un millon quinientos mil soles en obligaciones de la Compañía del ferrocarril de Lima á Huacho, emitidas con el ocho por ciento de interes anual, y el cuatro por ciento de amortizacion tambien anual, con la calidad expresada de que dichas obligaciones sean por ellos tomadas á la par.

Los quinientos mil soles que actualmente tienen depositados en

tregado en la Caja Fiscal de este Departamento—

A V. E. suplicamos se sirva ordenar que se nos devuelva el mencionado depósito.

Lima, 11 de Noviembre de 1871. —Firmado—DIONISIO DERTEANO. —Firmado—Pp. BENITO VALDEAVELLANO.—W. GRAÑA.

Recibo y órden para nueva fianza.

Lima, Noviembre 11 *de* 1871.

Desglósese el certificado del depósito de los señores D. Dionisio Derteano y D. Benito Valdeavellano, del expediente del contrato de la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, y devuélvase á los interesados, dándose la órden para que se les devuelva el depósito, prévia consignacion en la Caja Fiscal de este Departamento por D. Enrique Meiggs, cesionario de la obra, de la misma cantidad de quinientos mil soles en dinero ó documentos del crédito público, para que quede en clase de garantía, por el cumplimiento del contrato.

Firmado—MASÍAS.

Garantía de D. Enrique Meiggs.

Lima, Noviembre 13 *de* 1871.

En cumplimiento del decreto que precede de S. S. el Ministro del ramo, agréguese con esta solicitud al expediente general el certificado de la Direccion de Rentas que ha presentado D. Enrique Meiggs, para acreditar que ha depositado en la Caja Fiscal de este Departamento los quinientos mil soles que deben servir de garantía para el cumplimiento del contrato sobre construccion del ferrocarril de Chimbote, y desglósese del mismo expediente el certificado por la misma suma de los señores D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano, que se les entregará, dando órden á la Caja Fiscal para que devuelva el depósito consignado por ellos.

Firmado—IZCUE.

Garantía por quinientos mil soles.

El que suscribe, encargado de la cuenta general de ingenieros de la República, de órden del señor Director de rentas.—

Certifica: Que en la cuenta que se lleva en esta Direccion, consta que D. Enrique Meiggs ha entregado á la Caja Fiscal del Departamento de Lima, la suma de quinientos mil soles en efectivo, procedente de depósito, en garantía de su propuesta para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Recuay.

Y en conformidad con lo dispuesto por el artículo 10 del decreto supremo de 15 de Abril de 1871, se cambia el libramiento núm. 300 que se giró á favor de dicha Caja, por el presente certificado.

Queda sentada la partida correspondiente al núm. 322 del libro auxiliar.

Lima, 13 de Noviembre de 1871.

Firmado—J. REINEL.

Devolucion de depósito.

Señor Director.

En cumplimiento del decreto de V. E. que antecede, quedan agregados el certificado de la Direccion de Rentas por 500,000 soles y la presente solicitud al expediente principal, y desglosado de él el certificado por la misma suma de los señores Valdeavellano y Derteano.

Lima, Noviembre 13 de 1871.

Firmado— B. VALDEAVELLANO. —Firmado—RAMIREZ TORRES.

Otorgamiento de la escritura.

Lima, 13 *de Noviembre de* 1871.

Pase al Escribano Público y de Hacienda, D. Claudio J. Suarez para que se extienda la escritura respectiva con arreglo á la minuta que se acompaña, y fecho devuelva este expediente con la respectiva constancia, y con un testimonio en papel de oficio, de dicha escritura.

Firmado—IZCUE.

Ferrocarril de Eten.

Propuesta para su construccion.

Excmo. Señor.

José Antonio Garcia y Garcia, ciudadano peruano, ante V. E. respetuosamente expongo: que es una necesidad largo tiempo sentida en las provincias de Lambayeque y Chiclayo, del departamento de la Libertad, el establecimiento de una línea férrea y la construccion de un muelle, que faciliten la exportacion de los ricos, abundantes y variados productos de su privilegiado suelo. Inútil sería que ocupase la atencion de V. E. en manifestar la importancia de los servicios que un camino de de hierro y la habilitacion de un puerto mas seguro y accesible que los de San José y Pimentel, están llamados á prestar á esa dilatada y feraz seccion agrícola de nuestro litoral, pues á un gobierno ilustrado como el de V. E. no pueden ocultarse los inmensos beneficios públicos que de tales empresas se derivan, especialmente cuando se implantan en los grandes centros agrícolas ó industriales, y en general, en comarcas que sirven de foco á una valiosa produccion exportable, como sucede en las mencionadas provincias que en la actualidad envían fuera de sus límites algunos millones de pesos, representados en algodon, arroz, tabaco, azúcar, chancaca, ron, orchilla, cueros, jabon, sombreros, petates y otros muchos artículos.

No es posible apreciar debidamente, por ser tan grandes y trascendentales, las ventajas que reportarían el comercio y la agricultura de esa fértil porcion de la república, con el establecimiento de un camino de hierro que ponga en comunicacion las ciudades de Lambayeque y Chiclayo y el pueblo de Monsefú con el puerto de Eten, y de la construccion de un muelle en este último lugar, que permita embarcar las mercaderías directamente en los buques, sin el uso intermedio, lento y costoso de lanchas ó balsas. Basta meditar en ellas para que V. E. y el pais acojan con interes el pensamiento de la empresa que se propone realizar esas obras, que tan señalado influjo están llamadas á ejercer en el ensanche y en el mejor reparti-

miento de la riqueza nacional.

Juzgo extraño al objeto de esta propuesta, detenerme en presentar á V. E. algunas observaciones sobre la necesidad y la conveniencia de suprimir el puerto mayor de San José y la caleta de Pimentel, y trasladar á Eten el servicio fiscal que se hace en el primero; pero en bien del pais, me permitiré someter á V. E. en una memoria especial que encontrará adjunta á este recurso, las consideraciones y los hechos que hacen indispensable la adopcion de esa medida tan provechosa al erario nacional como al comercio de las provincias de Lambayeque y Chiclayo y á los intereres de la empresa que me propongo realizar.

Cediendo, pues, al ardiente y patriótico deseo de contribuir al progreso del pais, y animado por la esperanza de asegurar á los fuertes capitales que demanda la ejecucion de tales obras, el alto y honroso beneficio que ellas prometen, una vez realizadas con inteligencia y probidad, ocurro á V. E. en solicitud, no de una garantía al capital, no obstante hallarse en las facultades de V. E. otorgarla conforme á disposiciones legales vigentes, sino de algunas concesiones protectoras que el gobierno del Perú, — como todos los gobiernos que aspiran al engrandecimiento nacional, — ha acordado siempre á este género de empresas.

Las bases sobre las cuales pido á V. E. se digne otorgarme la concesion, son las siguientes:

1ª El Gobierno permitirá y autorizará la construccion de un camino de hierro de mocion á vapor, que ponga en comunicacion el puerto de Eten, con el pueblo de Monsefú y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, pudiendo extender la empresa, sin necesidad de nuevo privilegio, las ramificaciones que sean convenientes á lugares comprendidos dentro de cinco leguas de distancia, de cualquier punto y á cualquier lado de la línea.

2ª El camino será construido con la perfeccion y la solidez necesarias, estipulándose expresamente que los rieles, durmientes, remaches, cepos, llaves y demas piezas de hierro ó madera, serán de la calidad y solidez que se acostumbra en los ferrocarriles de Inglaterra y los Estados Unidos.

3ª El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él antes de abrirse al tráfico, por un ingeniero del Estado. Podrá ordenar el mismo reconocimiento en cualquiera época que lo estime conveniente, y hará conocer á la empresa los defectos ó faltas que se descubran, para que los repare.

4ª Los trabajos empezarán dentro de los dos primeros años contados desde el dia que se otorgue la concesion y terminarán á los cuatro de la misma fecha, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, que entorpezcan ó impidan la ejecucion de la obra. Caducará de de hecho la concesion si al espirar los primeros dos años no hubieren comenzado los trabajos por culpa del empresario.

5ª El Gobierno concederá gratuitamente á la empresa el uso de los terrenos y edificios de propiedad del Estado, necesarios para el establecimiento del camino y para estaciones, depósitos, oficinas, talleres, etc.

6ª Si la empresa necesitare ocupar terrenos de manos muertas, reconocerá el valor justipreciado de aquellos, en acciones inenagenables, que gozarán de los mismos privilegios y optarán á los mismos dividendos de ganancias ó pérdidas que las acciones de los demas interesados. (*)

7ª En caso de ser preciso el uso de propiedades de particulares y de negarse estos á entrar en arreglos equitativos con la empresa, el Gobierno facilitará su adquisicion conforme á las leyes relativas á la expropiacion forzada.

(*) Esta cláusula fué suprimida.

8ª El Gobierno otorgará á la empresa el privilegio exclusivo de trasportar pasajeros y carga, durante el término de veinticinco años, por camino de hierro, sea de mocion á vapor ó animal, entre los pueblos y ciudades á que se refiere esta propuesta y los circunvecinos á que se extiendan las ramificaciones de que habla la cláusula primera.

9ª La misma empresa gozará de la propiedad de las líneas, y de todo lo que comprende el objeto de ella, por todo el tiempo del privilegio y setenta y cuatro años mas, contados desde la expiracion de aquel, pasando á los noventa y nueve años el camino y todo el material de la empresa á ser de la exclusiva propiedad del Estado.

10. La empresa podrá importar, libres de derechos, todos los materiales necesarios para la construccion y conservacion del camino y sus oficinas; estará exenta de todo derecho fiscal ó municipal, y de toda contribucion directa ó indirecta, ordinaria ó extraordinaria, durante el término del privilegio, por razon de las máquinas, rieles, carruajes, herramientas, hierro, carbon, pintura, madera y demas útiles necesarios para los inmediatos objetos de construir, reparar, conservar ó extender el camino ó sus oficinas.

11. Los empleados y peones al servicio de la empresa, estarán exceptuados del servicio militar.

12. Se autoriza á la empresa para construir en el puerto de Eten un muelle que facilite el tráfico de las personas y mercaderías, quedando sujeto á la vigilancia y resguardo de la aduana el servicio que por él se haga.

13. Los objetos pertenecientes al Gobierno, los sacos de la correspondencia y los equipajes del ejército, no serán gravados con derecho alguno por el uso del muelle.

14. La empresa formulará sus tarifas de fletes y pasajes por el ferrocarril y de carga y descarga por el muelle, comprometiéndose desde ahora á que los primeros no excederán en ningun caso á los costos actuales de dicho tráfico, y que el gravámen de las últimas será, cuando mas alto, igual al del puerto de la República en que cueste ménos el muellaje.

15. Las tropas, los empleados nacionales que marchen en comision del servicio público y las balijas del correo, se trasportarán gratis. Las cargas pertenecientes al Estado pagarán el cincuenta por ciento menos que las de los particulares. Oportunamente se celebrará entre el Gobierno y la empresa un acuerdo que ponga á cubierto los intereses de esta contra los abusos que se puedan cometer.

16. Antes de abrir el camino al tráfico, la empresa someterá al Gobierno para su aprobacion, un reglamento relativo al servicio del ferrocarril y otro al del muelle, los que serán observados por la empresa, y las autoridades locales cuidarán de que se cumplan por todos.

17. La empresa no responderá de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías que conduzcan los trenes; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia comprobada de sus empleados, la responsablidad será de estos. La empresa responderá á los particulares por las mercaderías que se perdieren despues de haberse dado por recibida de ellas con las formalidades debidas.

18. El concesionario podrá trasmitir general ó parcialmente su derecho al privilegio que se le conceda, por cualquiera especie de contrato legal, organizar una sociedad anónima por secciones dentro ó fuera del pais; pero la empresa no podrá cambiar su carácter de nacional ni trasferirse á gobierno extranjero.

19. El concesionario dará conocimiento prévio al Gobierno, de cualquiera enagenacion ó traspaso que intente hacer de la empresa, y

él tendrá el derecho de ser preferido en la posesion de ella, por el tanto que otro ofreciere, si le conviniese adquirirla.

Lima, 9 de Marzo de 1867.—Excelentísimo Señor.—JOSÉ ANTONIO GARCIA Y GARCIA.

Competencia.

Excmo. Señor.

Juan Cossio, ante V. E. con el debido respeto digo: que en Enero ó Febrero de 1866 presenté á V. E., con el Dr. D. Felipe Masías, cuya accion he reasumido, un recurso solicitando permiso para establecer un ferrocarril desde la caleta de Pimentel á Chiclayo con ramificacion á Lambayeque.

Sé que ahora se ha presentado álguien solicitando lo mismo; y como mi recurso es el primero que se ha recibido en el Ministerio de Gobierno sobre dicha obra y como yo soy el que ha iniciado la idea de ella, en que nadie hasta que yo la propuse se habia fijado, creo tener derecho á ser preferido para el permiso, allanándome á modificar mi propuesta en los puntos en que cualesquiera otras posteriores fueren mas ventajosas para el público.

Con tal intento y acompañando cópia fiel del recurso que presenté al señor Oficial Mayor Dr. D. Manuel María Rivas en Enero ó Febrero del año citado—

A V. E. suplico se digne resolver en justicia mi solicitud.

Lima, Abril 2 de 1867.—Excmo. Señor.—JUAN COSSIO.

Otrosí digo que en prueba de haber reasumido la accion de D. Felipe Masías, firma él este recurso.—Fecha ut supra.—FELIPE MASÍAS.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El fiscal general dice: que el ciudadano D. José Antonio Garcia y Garcia propone contratar y establecer á su costa, y explotar por su cuenta sin garantía de interés, un ferrocarril de mocion á vapor, del puerto de Eten á los pueblos de Eten y Monsefú y á las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, con privilegio exclusivo por veinticinco años y propiedad por setenta y cuatro mas, quedando despues á beneficio del Estado.

Autorizado el Gobierno por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864 para promover empresas de ferrocarriles, garantizándoles el interés de siete por ciento, y reconocida la importancia de la indicada obra por el decreto dictatorial de 25 de Julio de 1866, á tal punto que se incluye como la octava de las que deben realizarse con los bonos del empréstito de 1865, reservados en Lóndres, es claro que está mas expedita la autoridad de V. E. para aceptar sin gravámen fiscal de ningun interés, ni obligarse á otro desembolso, la propuesta del ciudadano Garcia y Garcia, salvo que V. E. considere mas conveniente llevar á cabo la construccion por cuenta del Estado, á lo que tiende tambien la otra propuesta de Meiggs, Bates y Cª, que está sustanciándose desde el 10 de Abril último.

Mas como en todo caso parece preferible dejar á la accion del interés privado la realizacion de esta clase de obras, se contrae el ministerio fiscal á examinar la propuesta del ciudadano Garcia y Garcia, conciliándola, tanto con la otra que sin privilegio ni gravámen alguno, ha presentado el ciudadano D. Juan Cossio, partiendo de la caleta de Pimentel, como con la dicha propuesta de Meiggs, Bates y Cª, sea que se adopte el plan de llevar el ferrocarril de Pacasmayo á Lambayeque, como allí se pretende, ó sea que se extienda desde Lambayeque á esta capital.

Si en general son admisibles las bases enunciadas por el ciudadano Garcia y Garcia, ellas requieren

las siguientes modificaciones y adiciones:

En la 1ª debe expresarse que el privilegio se limita á la línea de Eten al pueblo de Monsefú y hasta tocar en la ciudad de Chiclayo, sin perjuicio de que puedan pasar otros ferrocarriles por Chiclayo, y sin perjuicio tambien de que el proponente pueda construir, pero sin privilegio alguno, cualesquiera otras ramificaciones en concurrencia con las que existan ó puedan existir.

En la 4ª debe adicionarse que caducará tambien el privilegio, si despues de comenzada la obra pasan seis meses sin continuarla.

En la 5ª debe suprimirse la concesion gratuita de los edificios del Estado.

En la 8ª es consiguiente la modificacion conforme á lo dicho en la primera.

En la 10 se limitará la libertad de derechos al tiempo de la construccion del ferrocarril, pagándose despues que se halle establecido, los que correspondan segun arancel. En cuanto á pasajes y fletes, de que se trata en la 14, debe adicionarse que en ningun caso excederá tampoco del máximun de cinco centavos por milla el pasaje de primera clase, ni de tres el de segunda, y que las tarifas de fletes y pasajes serán sometidas á la aprobacion del Gobierno.

Por la base 12 propone la Empresa construir un muelle en Eten que facilite el tráfico, quedando sujeto á la vigilancia y resguardo de la aduana el servicio que por él se haga; y por las 13 y 14 que no pagarán ningun muellaje los sacos de la correspondencia, ni los equipajes del ejército; ni, en general, el costo de cargar y descargar por el muelle nunca será mayor que el mas barato en otro puerto de la República. Falta solo agregar que en cuanto al muelle no hay privilegio exclusivo, que debe construirse por la empresa la garita que pueda necesitar el resguardo sobre el muelle y que las tarifas se someterán con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno.

Finalmente y para evitar que se cuestione lo que debe servir de regla general, convendrá declarar que existe el derecho comun de atravesar con una via otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella; pero llenándose todos los requisitos de seguridad, y sin impedirse de modo alguno el tráfico de la una via ni de la otra.

V. E. sobre todo se servirá acordar y resolver lo que estime mas conducente á fin de facilitar con rapidez, seguridad y baratura la comunicacion de los pueblos entre sí y con el mar.

Lima, 22 de Junio de 1867. — URETA.

Decreto supremo de concesion.

Lima, Julio 3 de 1867.

Visto este expediente y de conformidad con lo dictaminado por el fiscal general, concédese al ciudadano D. José Antonio Garcia y Garcia el privilegio que solicita de veinticinco años, para establecer y explotar de su cuenta, sin garantía de interés, un ferrocarril que partiendo del puerto de Eten, pase por el pueblo de Monsefú y llegue hasta la ciudad de Chiclayo, pudiendo prolongar la línea desde este último punto hasta la ciudad de Lambayeque sin privilegio alguno, y establecer ramificaciones bajo la misma condicion. Y teniendo en consideracion que las modificaciones indicadas por el fiscal general, respecto de la propuesta del ciudadano Garcia y Garcia, son indispensables para asegurar los intereses del Estado y los del público, dejando abierta la concurrencia de otras empresas del mismo género que puedan establecerse en las provincias de Chiclayo, Lambayeque y Pacasmayo; acéptase la propuesta indicada con las modificaciones siguientes:

1ª Que el privilegio caducará si despues de comenzada la obra pa-

saren seis meses sin continuarla;

2ª Que el Estado no hará la concesion gratuita de los edificios de su propiedad que la empresa solicita, para el establecimiento de sus oficinas;

3ª Que el privilegio se limita á la línea de Eten al pueblo de Monsefú y hasta la ciudad de Chiclayo, (*) sin perjuicio de que puedan pasar otras líneas por dicha ciudad, y sin perjuicio tambien de que el proponente pueda construir sin privilegio alguno cualesquiera otras ramificaciones en concurrencia de las que existan ó puedan existir en esa provincia;

4ª Que el privilegio concedido en la base 8ª de la propuesta, se limitará á las mismas reglas establecidas en la modificacion anterior, respecto del privilegio para la construccion de la línea;

5ª Que la libertad de derechos solicitada por el empresario en la base 10 de su propuesta, se limitará solo á los artículos indispensables para el establecimiento de la línea, pagándose despues los que correspondan segun arancel á todos los artículos que se introduzcan para el servicio de ella;

6ª Que en cuanto á los pasajes de que se trata en la base 14, se establece que en ningun caso excederá de cinco centavos por milla el de primera clase, ni de tres el de segunda; y que las tarifas de fletes y pasajes serán sometidas á la aprobacion del Gobierno, pudiendo estas ser modificadas, segun las circunstancias, de acuerdo con la empresa;

7ª Que en cuanto á la construccion del muelle de Eten, que propone el empresario en la base 12 de su propuesta y á las condiciones establecidas á este respecto en las 13 y 14, se establece que para la construccion de dicho muelle no hay privilegio exclusivo, siendo obligacion de la empresa construir de su cuenta la garita en que debe establecerse el resguardo, y someter con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno las tarifas que en el servicio se establezcan;

8ª Que cualquiera línea puede atravesar otra de empresa agena á fin de continuar el curso de esta, con la condicion de llenar los requisitos de seguridad, y sin impedirse de modo alguno el curso de la una ni de la otra. Esta regla quedará establecida en general respecto de todas las líneas de ferrocarriles(*); y

9ª Que este privilegio no puede trasferirse sin prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno.

Póngase este decreto en conocimiento del interesado, á fin de que en caso de aceptar las modificaciones que en él se hacen á su propuesta, proceda la Tesorería general á extender la respectiva escritura.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Aclaracion. — Derecho de cruzar.

Lima, Julio 20 de 1867.

Vista la anterior consulta del Director de Contabilidad general, y teniendo en consideracion que el empresario D. José Antonio Garcia y Garcia está llano á suprimir la cláusula 6ª de su propuesta, y que la 8ª de la suprema resolucion de 3 de Julio último, corriente á f. 34 vuelto, por error de redaccion ofrece alguna oscuridad, se resuelve: que en la respectiva escritura que debe otorgarse conforme á lo dispuesto, se suprima la enunciada cláusula 6ª de la propuesta de Garcia y Garcia; y que la 8ª de la resolucion citada se sustituya con la siguiente:

A fin de evitar ulteriores dificultades con relacion á la presente contrata, y además para que sirva de regla general, se declara: que

(*) Ampliada por decreto de 1º de Agosto de 1867, pág. 231.

(*) Fué esta condicion mejor explicada despues. Vease el decreto siguiente.

existe el derecho comun de atravesar con una línea férrea otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella, pero llenándose todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una y la otra.

Regístrese, publíquese y vuelva al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento. — Rúbrica de S. E. —SAAVEDRA.

Extension de la línea.

Lima, Agosto 19 *de* 1867.

Vistos, la anterior solicitud y los antecedentes agregados, se resuelve: que se amplía la suprema resolucion de 3 del próximo pasado, por la que se acepta la propuesta del recurrente D. José Antonio Garcia y Garcia, para construir un ferrocarril entre el puerto de Eten y la ciudad de Chiclayo, en el sentido de que el privilegio que se expresa en el artículo 3º de la enunciada resolucion, comprende no solo la línea férrea que se establezca entre el puerto de Eten y la ciudad de Chiclayo, pasando por el pueblo de Monsefú, sino tambien hasta llegar á Ferriñafe; declarándose en consecuencia, que el privilegio concedido á la empresa que representa Garcia, comprende la comunicacion por ferrocarril á vapor entre el puerto de Eten y los pueblos de Monsefú, Chiclayo y Ferriñafe; y que aunque la línea puede pasar por Lambayeque, el privilegio no comprende el trayecto que media entre esta ciudad y la de Chiclayo.

Comuníquese, regístrese, publíquese y pase al Ministerio de Hacienda á fin de que ordene que la Tesorería general lo mande insertar en la respectiva escritura de contrato, como adicional á la suprema resolucion de que se ha hecho referencia, prévia aceptacion del recurrente. — Rúbrica de S. E. —SAAVEDRA.

Vista fiscal sobre prelacion de privilegio.

Excmo. Señor.

Por resolucion suprema de 3 de Julio último, tuvo V. E. á bien aceptar la propuesta de D. Juan Cossio, para establecer un ferrocarril entre Pimentel y la ciudad de Chiclayo (*). Entre las condiciones de la concesion, figuran las siguientes:

1ª Que Cossio tendrá privilegio por veinticinco años para construir y explotar, de su cuenta, riesgo y provecho y sin garantía de interes, un ferrocarril de mocion á vapor desde la caleta de Pimentel hasta la ciudad de Chiclayo, y permiso, sin privilegio, para establecer una ramificacion á Lambayeque (cláusula 1ª)

2ª Que durante el término del privilegio nadie podrá construir otra línea férrea entre los indicados puertos de Pimentel y Lambayeque (cláusula 2ª)

3ª Que si la empresa de Cossio encontrase, en cualquier tiempo, conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde fuere posible, queda autorizado para verificarlo, bajo las mismas condiciones expresadas en la resolucion suprema, exceptuándose tan solo las que se refieren al privilegio exclusivo y á los plazos fijados para principiar y concluir los trabajos (cláusula 11.)

En la misma fecha y por otra resolucion suprema, aceptaba tambien V. E. la propuesta del Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia, para construir un ferrocarril que pusiera en comunicacion el puerto de Eten con el pueblo de Monsefú y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque. Una de las principales condiciones de la concesion era: que el privilegio de veinticinco años solicitado por el empresario, se limitaba á la línea de Eten al pueblo de Monsefú, hásta tocar en la ciudad de Chiclayo, sin perjuicio de que pudieran pasar otras líneas por

(*) Véase "Pimentel á Chiclayo."

dicha ciudad, y sin perjuicio tambien de que el proponente pudiera construir, sin privilegio alguno, cualesquiera otras ramificaciones en concurrencia de las que existan ó puedan existir en esa provincia (cláusula 3ª) Esta condicion habia sido indicada expresamente por el Ministerio fiscal, junto con otras modificaciones, que V. E. tuvo á bien aceptar, "por ser indispensables," como dice la parte considerativa de la resolucion suprema, "para asegurar los intereses del Estado y los del público, dejando abierta la concurrencia de otras empresas del mismo género, que puedan establecerse en las provincias de Chiclayo, Lambayeque y Pacasmayo." La concesion estaba además en consonancia con la propuesta, en la que se pedía permiso y autorizacion para construir un ferrocarril entre los puntos determinadamente señalados de Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque; y aunque se agregaba que se concediese tambien á la empresa la facultad de hacer ramificaciones á los lugares que juzgase convenientes, á cinco leguas de distancia de la línea, bien se comprende que esa segunda parte de la solicitud no era ni podia ser la esencial, ni era reputada como condicion indispensable para la concesion, de manera que, sin ella, no pudiese emprenderse la obra del ferrocarril de Eten á Chiclayo.

Sin embargo el Dr. Garcia y Garcia no aceptó la cláusula 3ª de la resolucion suprema y reclamó de ella en su escrito de 6 de Agosto último, exponiendo que si la empresa representada por él no estuviese amparada por un privilegio en que sereservase á su explotacion el tráfico entre Ferriñafe, Lambayeque y Eten, sería falseado el que se le habia otorgado, pues cualquiera podía establecer una línea directa entre dichos lugares en competencia con la que partiendo del mismo pueblo de Eten fuese á Chiclayo y Lambayeque.

En la propuesta, como se ha visto, el Dr. Garcia y Garcia solo pedía permiso y autorizacion para construir una línea que uniese los puntos de Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque, y si V. E. tuvo á bien conceder un privilegio por veinticinco años para la línea entre Eten, Monsefú y Chiclayo, excluyó el trayecto de esta última ciudad á Lambayeque, ya porque se concedía aun mas de lo que se pedía, ya por existir otra propuesta anterior, que se resolvía al mismo tiempo, en la cual se ofrecía hacer el ferrocarril de Chiclayo á Lambayeque sin privilegio de ninguna clase. Si la concesion de privilegio era indispensable para llevar el camino hasta Lambayeque, debió expresarse así en la propuesta; pero no sucede eso, desde que en la resolucion posterior de 19 de Agosto último se exceptúa nominalmente ese trayecto y el empresario está conforme con esa resolucion.

El pueblo de Ferriñafe no está designado en la propuesta, y en esta se indicaba, como extremidad de la línea, la ciudad de Lambayeque, y V. E. no podía determinar un punto del que no se hacía mencion alguna por el proponente. El nombre de Ferriñafe solo aparece en la solicitud de 6 de Agosto y entonces únicamente se adujo que la explotacion de la línea se haría ilusoria si el privilegio no se extendía á su prolongacion hasta Ferriñafe. Pero el privilegio no fué solicitado expresamente en la propuesta, ni aun tratándose de la línea de Eten á Lambayeque, y solo se habló de él por incidencia, al pedir autorizacion para hacer ramificaciones á lugares dentro de cinco leguas de la línea, autorizacion que ha sido concedida en esa misma cláusula 3ª, de que reclamó el Dr. Garcia y Garcia.

A pesar de esto, V. E. acogió la reclamacion del empresario, y en la resolucion de 19 de Agosto, declaró que el privilegio comprendía

el trayecto entre Eten, Monsefú y Chiclayo, y el de Lambayeque á Ferriñafe, quedando libre el intermedio de Chiclayo á Lambayeque.

El empresario de la línea de Pimentel á Chiclayo ha reclamado á su turno de esta segunda resolucion, apoyándose en el tenor literal de la cláusula 3ª de la resolucion de 3 de Julio en la propuesta del Dr. Garcia y Garcia, y en el de la cláusula 11 de la resolucion de la misma fecha en la propuesta para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Las consideraciones expuestas anteriormente manifiestan de un modo palpable que el punto de Ferriñafe no fué designado en la propuesta del Dr. Garcia y Garcia como extremo de la línea que se proponía construir, y desde que tanto á él como á Cossio se les dejaba en libertad para prolongar sus respectivas líneas, desde Chiclayo á Lambayeque; desde que la mente del Supremo Gobierno, expresada en la parte considerativa de la resolucion que recayó en la solicitud del Dr. Garcia y Garcia, era dejar abierta la concurrencia de otras empresas que pudieran establecerse en las provincias de Chiclayo, Lambayeque y Pacasmayo, despues de concedido el privilegio á las dos principales líneas; desde que á ambas empresas se les concedió al mismo tiempo la facultad de hacer ramificaciones ó prolongar sus líneas sin privilegio; es evidente que todo favor ulterior concedido á una de ellas redunda indirectamente en perjuicio mismo de la otra, daña á los intereses del público, interesado en que haya competencia, y contraría además el espíritu de que se ha hallado animado el Supremo Gobierno, al proponerse dejar abierta la concurrencia en esas tres provincias importantes del norte de la República; concurrencia que se desarrollará sin duda alguna con el establecimiento de las dos líneas principales, aun cuando sean privilegiadas.

No es cierto que el privilegio otorgado al Dr. Garcia y Garcia, caso de no comprenderse en él al pueblo de Ferriñafe, hubiera de quedar falseado, por la imposibilidad de establecer una línea directa entre los lugares designados por la concesion en competencia con la que pasare por Monsefú, Chiclayo y Lambayeque. Ese argumento no tiene gran fuerza, si se considera:

1º Que las producciones de Ferriñafe no serían suficientes para costear los gastos de construccion y explòtacion de un ferrocarril desde ese punto hasta Eten, ni aun hasta Pimentel, dejando á un lado las importantísimas ciudades de Lambayeque y Chiclayo.

2º Que suponiendo un aumento considerable en el tráfico entre Ferriñafe y la costa, ni el privilegio concedido al Dr. Garcia y Garcia, ni el otorgado á Cossio obstarían para que se construyese un ferrocarril directo entre Ferriñafe y la orilla del mar, pues así como á un individuo no se le puede obligar á que vaya por una calle y no por otra, así tampoco podría obligarse á un pueblo á que haga su comercio por puntos determinados, si tiene ó puede proporcionarse otros mas cómodos ó que disten menos del mercado donde expende sus producciones.

3º Que en virtud de estas mismas consideraciones, no habría ninguna razon legal para impedir que se estableciera un ferrocarril entre Lambayeque y la costa directamente, aunque fuera á terminar en cualquiera de los puertos de Pimentel ó Eten.

4º Que lo mismo sucedería aun respecto de la comunicacion de Chiclayo con un punto cualquiera de la costa, que no fuese Eten ó Pimentel.

5º Que siendo privilegiada la via de Ferriñafe á Lambayeque y no siéndolo la de Lambayeque á Chiclayo, tampoco habría ninguna razon legal para impedir la construccion de un camino de fierro de Fer-

riñafe á Chiclayo, con la única condicion de no tocar en Lambayeque.

Con la autorizacion concedida á ambas empresas de prolongar las líneas ó hacer ramificaciones á los puntos que crean convenientes, es claro que ambas podían correr la línea de Lambayeque á Ferriñafe, y que cualquiera otra empresa, distinta de aquellas, tendría tambien la facultad de construir una nueva línea en ese trayecto, así como la tendría para hacer un tercer camino entre Chiclayo y Lambayeque, desde que no hay privilegio para este trayecto. Ninguno de los actuales empresarios podría oponerse á ello, y es evidente que el medio mas expedito de evitar la construccion de una nueva línea es apresurarse á construir la primera.

Todo lo expuesto no obsta, sin embargo, para que V. E. considerando la solicitud presentada por el Dr. Garcia y Garcia el 6 de Agosto, como nueva propuesta para la construccion de un ferrocarril entre Lambayeque y Ferriñafe, con privilegio, haya tenido á bien concederlo y lo ratifique, si lo estima útil y conveniente á los intereses de estas provincias, aunque no sea ese el parecer de este Ministerio; pero en el terreno estrictamente legal, es incuestionable que el Gobierno tiene derecho para hacer esa concesion, pues aunque la otra empresa sufra, como se ha dicho, indirectamente, el menoscabo recae sobre un derecho meramente facultativo y el Gobierno no ha contraido con ninguna de las empresas el compromiso de no conceder privilegios para la plantificacion de ciertas y determinadas líneas, que no estén expresamente incluidas en las concesiones otorgadas, ni era dable contraerlo, desde que no es ni puede ser cierto que tales ó cuales ramificaciones, que las empresas están facultadas para hacer, se harán precisamente. Una vez hechas, habría derecho perfecto para oponerse á la concesion de un privilegio en favor de un tercero.

Acaso podrían conciliarse los intereses recíprocos de las dos empresas, adoptando un término medio, que el fiscal se atreve á proponer á V. E., y es que se conceda el privilegio al primero que, en un término dado, plantifique la línea entre Ferriñafe y Lambayeque, y que si los dos empresarios la realizan simultáneamente, el privilegio corra para ambos, sin que sea permitido establecer una tercera línea, como pudiera establecerse entre Lambayeque y Chiclayo. En todo caso, V. E. teniendo en cuenta los intereses de esas provincias, los propósitos que lo animan y que están revelados en una de las resoluciones supremas de 3 de Julio último, y al propio tiempo las facultades de que legalmente se halla investido el Supremo Gobierno para hacer concesiones de vias férreas, aun con la garantía nacional; resolverá lo que en su ilustracion y rectitud estime mas justo y conveniente.

Lima, Setiembre 11 de 1867.

Otrosí, dice el fiscal que en la primitiva propuesta de 7 de Febrero de 1866, Cossio se habia limitado á pedir permiso para la construccion del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á Lambayeque; mas en la solicitud de 27 de Junio del presente año pidió, como compensacion de las modificaciones indicadas por el Ministerio fiscal, privilegio por veinticinco años, para que durante ellos nadie pudiese construir otro ferrocarril, desde Pimentel á Chiclayo. En la cláusula 1ª de la resolucion suprema de 3 de Julio quedaron bien definidos estos puntos, pues se concede el privilegio para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, y permiso sin privilegio, para la ramificacion de Chiclayo á Lambayeque. Pero la cláusula 2ª parece venir á contradecir el propósito del Gobierno, pues expresa que duran-

te el término del privilegio nadie podrá construir otra línea férrea entre los indicados puntos de Pimentel y Lambayeque. Bien se comprende que se ha querido decir entre Pimentel y Chiclayo, que es la única línea privilegiada. Y esto es tan cierto, cuanto que en la misma fecha expedía V. E. la segunda resolucion, aceptando la propuesta del señor Garcia y Garcia, en la cual se concedía tambien permiso para establecer ramificaciones en otra línea privilegiada de Eten á Chiclayo, y una de esas ramificaciones podía conducir de Chiclayo á Lambayeque. Como los empresarios de la de Pimentel á Chiclayo pudieran alguna vez prevalerse del tenor literal de la cláusula 2ª mencionada, para negar á cualquiera otra empresa el derecho de construir líneas férreas entre Chiclayo y Lambayeque, conviene que V. E. se sirva aclarar dicha cláusula 2ª expresando que la prohibicion para construir nuevas líneas férreas solo se limita á los puntos de Pimentel y Chiclayo.—*Ut supra.*—PACHECO.

No ha lugar á reconsideracion.

Lima, 19 *de Setiembre de* 1867.

Vista la solicitud en que D. Juan Cossio, empresario del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque, pide que el Gobierno reconsidere la suprema resolucion de 19 de Agosto del presente año, por la que se declaró que el privilegio concedido al Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia, para la construccion de un ferrocarril entre el puerto de Eten y los pueblos de Monsefú, Chiclayo, Lambayeque y Ferriñafe, comprendia toda esa línea, exceptuando solamente la extension que média entre las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, y teniendo en consideracion:

1º Que si bien el Gobierno concedió en 3 de Julio del presente año á D. Juan Cossio privilegio para construir un ferrocarril del puerto de Pimentel á Chiclayo, y permiso para prolongar esa línea sin privilegio hasta tocar en la ciudad de Lambayeque, pudiendo ademas extender ramificaciones á cualesquiera otros puntos vecinos, no se desnudó por esta concesion del derecho de conceder privilegios para otras líneas férreas que se construyeran de Lambayeque á otros puntos.

2º Que el hecho de haberse concedido á la empresa representada por Cossio, permiso para extender ramificaciones á otros puntos no determinados en su propuesta, no importa la facultad de prolongar sin nueva autorizacion del Gobierno la línea principal, cuyos extremos han de ser Pimentel y Lambayeque, puesto que las ramificaciones ó ramales de ferrocarriles son solamente las líneas secundarias que parten de la línea principal á puntos vecinos.

3º Que aun suponiendo que el permiso se extendiera á la prolongacion de la línea principal, siendo esta una concesion puramente potestativa, no podria excluir el derecho del Gobierno para conceder igual facultad á otro, con privilegio ó sin él, puesto que para que el derecho de Cossio fuera real y efectivo, sería preciso que se le hubiera concedido, es decir, que hubiese construido ya la línea hasta Ferriñafe.

4º Que el Gobierno al aceptar la propuesta de D. Juan Cossio no contrajo, ni tácita ni expresamente, el compromiso de no conceder privilegios para otras líneas férreas que pudieran construirse desde Chiclayo y Lambayeque á otros puntos;

Se declara sin lugar la reconsideracion solicitada por D. Juan Cossio, de la suprema resolucion de 19 de Agosto del presente año.

Comuníquese y regístrese; y con los antecedentes agregados, pase al Ministerio de Hacienda para los fines convenientes. — Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Informe del Ingeniero.

Sr. Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia, concesionario del ferrocarril de Eten.

En cumplimiento de sus instrucciones, procedí á organizar una comision de ingenieros y el 1º de Agosto último me dirigí á la punta de Eten, para dar principio al estudio de un muelle en dicho puerto y de un ferrocarril que partiendo de este se dirija á Ferriñafe, por via de Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque.

Con particular atencion he examinado el puerto de Eten, respecto de sus cualidades hidrográficas. Desde tiempo antiguo ha sido reconocida la ensenada de Eten, como poseedora de mayores ventajas para servir de puerto que Pimentel y San José, por ser el único lugar en aquella parte de la costa que ofrece algun abrigo, y porque en ella se encuentra el mar comparativamente manso en los dias en que los vapores no pueden desembarcar pasajeros ni carga en Pimentel ó San José.

Al verificar el sondeaje para el estudio del muelle, encontré los siguientes resultados: una braza de agua á 150 piés de la playa, en baja marea: dos brazas á 300 piés, tres brazas á 500 piés, tres y media brazas á 1,000 piés y cuatro y media brazas á 2,000 piés. A estas sondas debe agregarse la creciente de la marea, que es de cerca de 3 piés ó sea de media braza. En consecuencia he fijado en 2,000 la extension que necesariamente debe tener el muelle, el cual propongo se construya de columnas entornilladas de hierro dulce de 4 á 6 pulgadas de diámetro, colocadas á 15 piés de distancia medida de centro á centro longitudinalmente é igual distancia trasversal. Todo esto debe estar seguramente amarrado con tirantes de hierro dulce y colado y cascos de hierro colado, para soportar la cubierta del muelle, la cual se construirá de madera de calidad durable.

Propongo que se coloque en el extremo del muelle un desembarcadero flotante ó ponton, igual á los que con idéntico objeto se usan en Liverpool. Este se compondrá de cinco cajas de hierro dulce, de 10 piés de ancho por treinta de largo y 3 de profundidad, colocadas á 8 piés de distancia unas de otras y aseguradas á 3 ó 4 vigas de hierro forjado que circunvalen el todo. La plataforma llevará una buena cubierta con tres hileras de planchas diagonales, constituyendo este conjunto una balsa de 83 piés de largo y 30 de ancho, amarrada en cada extremo por fuertes cadenas á cuatro boyas con sus respectivas anclas de tornillo. Esta plataforma ofrecerá un desembarcadero fácil y seguro para carga y pasajeros. De la plataforma se pasa directamente al muelle por medio de un puente que de este desciende sobre aquella consiguiéndose así un camino sin riesgo.

El muelle llevará doble via de hierro para facilitar el trasporte de la carga y pasajeros. Tendrá tambien cuatro pescantes, dos de capacidad para 10 toneladas de peso y dos para 5 toneladas, colocados á distancia conveniente, para embarcar y desembarcar carga pesada.

El acceso al muelle será por un corte de cerca de 35 piés en su mayor profundidad y que disminuirá gradualmente hasta 0 en una distancia de 1,000 piés. El material del cerro puede trabajarse fácilmente, pues, no ofrece dificultad ninguna. El ferrocarril terminará al fin del muelle. Construyendo un malecon proporcionado y rebajando el barranco en la medida de un pié horizontal por un pié vertical, se conseguirá espacio suficiente para construir una aduana y otros edificios que la compañía pueda necesitar.

La línea para el propuesto ferrocarril párte de este punto y corre por una pampa relativamente llana, libre de médanos y de toda

otra clase de obstáculos, hasta llegar al pueblo de Eten, 2 millas distantes del puerto. Eten es un lugar activo y laborioso, de 4,000 habitantes, renombrado por sus manufacturas de sombreros de paja y otros objetos del mismo material y de algodon. Saliendo de Eten la línea toma la derecha del panteon y cruza el rio de Eten en un punto elevado 20 piés sobre el nivel del mar, en el cual se construirá un puente de tirantes de hierro de 150 piés, ó se cruzará por uno de columnas entornilladas de la misma extension, preparado de modo que permita el pasaje de carros y animales, muy necesario en las épocas de creciente en el rio, y por el cual se puede cobrar un pontazgo moderado. El rio de Eten es un arroyo de muy poca corriente y que ofrece en su lecho base segura tanto para obras de mampostería como para columnas de hierro. En las crecientes el agua se eleva hasta 5 y 6 piés sobre el álbeo del rio, é inunda la márgen del norte hasta uno y medio y dos piés de profundidad, en prevision de lo cual se ha calculado lo conveniente en el arreglo de la gradiente de la línea y en el presupuesto.

La línea continúa por un terreno llano, con fácil gradiente y obra ligera, hasta llegar al pueblo de Monsefú, dos millas distante de Eten, y 4 del puerto. Monsefú tiene 7,500 habitantes: en este lugar tambien se lleva á cabo en grande escala la manufactura de sombreros de paja. El pueblo de Reque, que cuenta 1,800 almas, dista 3 millas de Monsefú hácia el oriente, y será indudablemente un tributario del ferrocarril, tanto por razon de sus subsistencias como por las facilidades que le ofrecerá para viajar. Sigue luego la línea por un llano suavemente ascendente, sin encontrar obstáculo digno de mencion, hasta llegar á la ciudad de Chiclayo, situada á 91 piés sobre el nivel del mar, del cual dista por el trayecto de la línea 11⅝ millas. Chiclayo, por su posicion central, será uno de los lugares mas importantes en el ferrocarril proyectado. En él debe establecerse la factoría de la compañía para la reparacion de sus locomotoras, carros, etc. y para el servicio de los hacendados inmediatos, los cuales tienen, todos ó casi todos, maquinarias en sus haciendas, y ocurrirán de preferencia para cualquiera reparacion á dicho taller, de suerte que la factoría llegará á ser una fuente de entradas para los accionistas, en lugar de ser una carga. En el dia todas las reparaciones de las expresadas haciendas se hacen en Lima. Chiclayo tiene una poblacion de 12,000 habitantes, posee una extensa refinería de azúcar, oficinas de limpiar y prensar algodon, molinos de pilar arroz y otras maquinarias funcionando regularmente y haciendo buen negocio.

La línea toma de aquí una direccion recta hácia el Noroeste por terreno llano, de fácil gradiente y trabajo ligero, hasta la ciudad de Lambayeque, 18 millas distante del puerto de Eten y 6⅜ millas de Chiclayo. Lambayeque es una extensa y hermosa poblacion de 7,500 habitantes. Fué en un tiempo centro de un vasto y lucrativo comercio, pero en la última época, á causa de las inundaciones periódicas del rio, se halla aquel comparativamente paralizado. Con el advenimiento del ferrocarril, construyendo un puente de 150 piés en claro, quitando la represa (llamada puente y que es casi la única causa de las inundaciones,) y cuidando de mantener el cauce del rio limpio de monte y obstrucciones, Lambayeque puede esperar un porvenir brillante. El rio de Lambayeque es como el de Eten, de curso lento y de buen fondo, tanto, para obras de mampostería como para columnas de hierro.

A partir de Lambayeque y despues de pasar el rio se desarrolla la línea sobre un terreno llano, de gradiente ligera y poca obra, por

una distancia de 10 millas hasta la ciudad de Ferriñafe, término por ahora de la via férrea. Ferriñafe es un pueblo laborioso, centro de grandes negocios que incesantemente se desarrollan. Hay en este lugar varios molinos de pilar arroz, trapiches y oficinas de limpiar y prensar algodon. Rodeado como está de las mas extensas y productivas haciendas del norte, puede ser considerado el lugar mas importante en la línea del ferrocarril. Ferriñafe está situado á 125 piés sobre el nivel del mar, cuenta 7,400 habitantes y ninguna otra poblacion sobrepuja su excelente clima.

Nuestras labores terminaron, por el momento, en este último lugar, y puedo asegurar que en todo el curso de mi experiencia profesional jamás he encontrado una línea cuya construccion sea mas fácil á causa de su gradiente suave, ligeras curvas y recta alineacion, ni tampoco ninguna que despues de construida prometa mejor remuneracion.

Es bien conocido el extenso tráfico que existe en el dia en todo el trayecto entre Eten y Ferriñafe, y es tambien cosa sabida que la construccion de vias férreas no solo aumenta el movimiento, sino que lo crea donde no existe ó lo hay muy pequeño. Tomando en consideracion la notoria riqueza de los extensos campos adyacentes al ferrocarril proyectado, la cantidad inmensa y creciente de algodon, azúcar, arroz y tabaco (sin hablar de otros productos y manufacturas) que anualmente se exportan, todo lo cual debe pasar necesariamente por el ferrocarril, es fácil predecir el mas provechoso resultado para los accionistas y un beneficio inmenso para el país en general.

Acompaño respetuosamente á este informe, un presupuesto del costo del ferrocarril proyectado del puerto de Eten á Ferriñafe por via de Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque, incluyéndose la construccion de un muelle, malecon y desembarcadero flotante en el puerto de Eten.

Adjunto igualmente los siguientes planos y mapas, sobre los cuales llamo la atencion, á saber: un mapa en grande escala, de la línea estudiada entre el puerto de Eten y Ferriñafe: un mapa en grande escala, del puerto de Eten, manifestando la posicion del muelle, desembarcadero flotante y malecon: un mapa general del ferrocarril y territorio adyacente: un perfil de la línea, describiendo el arreglo de la gradiente y el carácter del trabajo que debe ejecutarse; y un dibujo del muelle y desembarcadero flotante. He sido ayudado en mis trabajos por Mr. Crosby y M. Tweedell, los cuales han desempeñado sus labores del modo mas satisfatorio.

Me permito decir en conclusion que cuanto mas he estudiado el mérito de la empresa, mayor ha sido el convencimiento que he llegado á adquirir de que es un negocio bien calculado que corresponderá abundantemente á los que lo acometan. El país demanda su construccion y esta debe llevarse á cabo tan pronto como sea posible: ha sido hábilmente proyectada y confio sinceramente en que ejecutada con rapidez y abierta al tráfico, pagará dividendos que no ocuparán el segundo lugar ante los de ningun otro ferrocarril en el Perú.

Tengo el honor de ofrecerme á U. atento servidor.

Lima, 28 de Setiembre de 1867.

—GERRIT S. BACKUS, ingeniero civil.

PRESUPUESTO del costo de construccion de un ferrocarril del puerto de Eten á Ferriñafe, por via de Monsefú, Chiclayo y Lambayeque; y de un muelle, desembarcadero y malecon en el puerto de Eten.

MATERIAL O CLASE DE OBRA	PRECIO CALCULADO	COSTO	TOTAL
28 Millas, desmonte y limpia...	S. 200	S. 5,600	
317,794 Yardas cúbicas, escavacion de tierra á.....	30	95,338 20	
1,581 Id. id. mampostería de ladrillo	12	18,972	
70,500 Durmientes de 6×8×8 piés	2	141,000	
2,272 Toneladas rieles de 45 lbs la yarda.....	60	136,320	
100 Id. planchuelas.....	80	8,000	
80 Id. pernos.....	80	6,409	
76 Id. clavos $\frac{5}{8}$ á $\frac{9}{16}$.....	80	6,080	
2 Puentes de hierro de 150 piés..	.....	40,000	
3 Tornamesas (patente Selles)..	.....	8,000	
44,184 Piés madera, roble.....	100	4,418 40	S. 470,000
28 Colocacion de la via, comprendiendo lastrar, taludes &.	1,000	.....	28,000
5 Estaciones de agua, sus bombas y pescantes...	.....	.....	12,000
5 Estaciones de pasajeros.....	4,000	.....	20,000
3 Estaciones de carga para Ferriñafe, Chiclayo y el Puerto..	8,000	.....	24,000
1 Factoría	.....	.....	30,000
MATERIAL RODANTE.			
6 Coches de 1ª clase.....	2,500	15,000	
4 Locomotoras	14,000	56,000	
6 Id. 2ª.....	2,000	12,000	
15 Carros de carga (cerrados)..	1,500	22,500	
10 Id. de plataforma.....	1,000	10,000	
2 Id. de mano	750	1,400	
2 Id. de trabajo.....	500	1,000	117,900
1 Muelle de columnas de hierro, desembarcadero y malecon..	.....	.....	250,000
Conduccion de agua del rio de Eten al puerto.....	.....	.....	8,000
Gastos de ingenieros durante dos años, incluyendo útiles de oficina, instrumentos, &.....	.....	.....	60,000
			1.020,028 60
10 p % para imprevistos.....	.....	.....	102,002 86
Total.....	.....	.....	S. 1.122,031 46

Lima, 28 de Setiembre de 1867.—GERRIT S. BACKUS, ingeniero civil.

Sociedad anónima.

Lima, Octubre 19 *de* 1867.

Vista la anterior solicitud y estando autorizado el recurrente D. José Antonio Garcia y Garcia, empresario del ferrocarril entre el puerto de Eten y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, por el artículo 18 de su propuesta, aprobada por supremo decreto de 3 de Julio último, para organizar una sociedad anónima que se encargue de realizar la enunciada obra, y pudiendo trasferir la concesion que se le ha otorgado, prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno; se resuelve: 1º que se há por organizada dicha sociedad, componiéndola los señores Cotes y Althaus, Delgado Herms. é Hijos, Thomas La Chambre y Cª y Canevaro y Cª del comercio de esta ciudad: 2º que se concede el permiso que solicita el expresado contratista D. José Antonio Garcia y Garcia para trasferir su contrato, con todos los derechos y obligaciones que en virtud de él le competen, á la expresada sociedad, la cual como asimismo la empresa que representa, no podrá cambiar jamás su carácter permanente de sociedad nacional ni recurrir en ningun caso á reclamaciones diplomáticas.

Pase al Ministerio de Hacienda á fin de que por el actuario de la Tesorería general se proceda á otorgar la correspondiente escritura de trasferencia, prévia aceptacion de este decreto por todos y cada uno de los miembros de la expresada sociedad, sin cuyo otorgamiento se tendrá por no hecha la trasferencia.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Declárase la competencia en favor del camino de Eten.

Lima, Julio 13 *de* 1869.

Visto este expediente, y considerando: 1º que por supremos decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, se concedió á D. José Antonio Garcia y Garcia, privilegio por el término de veinticinco años para establecer y explotar de su cuenta, sin garantía de interés, un ferrocarril que partiendo del puerto de Eten llegue á la ciudad de Ferriñafe, pasando por los pueblos de Eten y Monsefú y por las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, exceptuando de dicho privilegio el trayecto que média entre estas dos últimas ciudades, que se declara libre á otras empresas: 2º que la referida concesion quedó perfeccionada con el otorgamiento de la correspondiente escritura en 3 de Octubre del mismo año, entre el administrador de la Tesorería general y el concesionario D. José Antonio Garcia y Garcia, ante el escribano público y de dicha oficina D. Claudio José Suárez con todos los requisitos de ley: 3º que en 3 de Julio de 1867 se concedió privilegio á D. Juan Cossio, para construir un ferrocarril del puerto de Pimentel á la ciudad de Chiclayo, con facultad de extenderlo sin privilegio hasta la de Lambayeque: 4º que habiendo solicitado la revalidacion de la exclusiva que se habia otorgado, se accedió á su pedido por decreto de 7 de Julio de 1868, autorizándolo á prolongar su línea hasta Ferriñafe, y hacerla partir no solo de Pimentel sino de cualquier otro punto del litoral á contar desde Eten inclusive, usurpándose de este modo los derechos y privilegios correspondientes á la empresa de Eten y que constan de la escritura pública presentada; y 4º que es de reconocida importancia y de urgente necesidad llevar á cabo esas líneas férreas, llamadas á promover el desarrollo y engrandecimiento de las provincias de Chiclayo y Lambayeque; se resuelve: 1º derógase el decreto de 7 de Julio de 1868 por el que se concedió á D. Juan Cossio los derechos y privilegios de que estaba en posesion legal y pertenecen á D. José Antonio Garcia y Garcia: 2º quedan

subsistentes las concesiones otorgadas á este último por los decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, consignadas en la escritura de contrato, así como las que se hicieron á Cossio por el decreto de 3 de Julio de 1867; 3º el tiempo señalado en ambas concesiones para dar principio á las obras y terminarlas, comenzará á correr desde la fecha en que este decreto se eleve á escritura pública por cada uno de los concesionarios respectivamente; y á fin de evitar retardos indebidos en la construccion de las vias férreas, se resuelve por punto general, que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa de uno por ciento mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no los comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en sus respectivos contratos; y por lo que hace á los de Garcia y Garcia, y de Cossio, se dispone que ambos constituyan una fianza de veinte mil soles cada uno, que pagarán por via de multa en cualquiera de los dos casos antes designados. Para el cumplimiento de estos requisitos, pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para los efectos consiguientes.

Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Escritura pública.

Señor Escribano.

Sirvase U. extender en su registro una escritura pública, por la que conste que los abajo firmados, han constituido en esta fecha una sociedad anónima sobre las bases y para los fines que á continuacion se expresan:

1ª La sociedad tiene por objeto la construccion y explotacion de un muelle en el puerto de Eten y de un ferrocarril á vapor que partiendo de dicho puerto se dirija por los pueblos de Eten y Monsefú y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque hasta la de Ferriñafe, en virtud del privilegio y concesiones otorgados por el Gobierno del Perú al señor D. José Antonio Garcia y Garcia en los supremos decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, ratificados por el de 12 de Junio de 1869; cuyos derechos aporta á la sociedad el referido concesionario D. José Antonio Garcia y Garcia.

Esta sociedad se denominará: "Compañía del Ferrocaril de Eten."

2ª La compañía fija su capital, por ahora, en la suma de 1.122,000 soles, de los cuales quedan suscritos, en acciones activas de 100,000 soles cada una, en este órden:

D. José Antonio Garcia y Garcia..	S. 100,000
Señores Cotes y Althaus.....	100,000
Delgados Hermanos é Hijos.....	100,000
Ruden y Cª..	100,000
José Canevaro é Hijos.....	100,000
Enrique Meiggs.....	100,000
Carlos Gonzalez de Candamo....	100,000
José María Varela.....	100,000
	S. 800,000

y la sociedad se reserva el derecho de hacer efectivos los 322,000 soles restantes por medio de nuevas acciones activas de S. 100,000 ó acciones comanditarias de 1,000 soles cada una, ó de cualquier otro modo, en la época que la sociedad lo estime conveniente;

3ª Si la sociedad resuelve emitir acciones comanditarias, las ofrecerá al público por un término que no exceda de noventa dias, al vencimiento del cual, si aquellas no hubieren sido tomadas en el todo ó en parte, la compañía dispondrá de esa parte ó del todo en el modo y forma que tenga á bien;

4ª Los socios activos y los accionistas comanditarios satisfarán sus acciones en los dividendos y en las épocas que el directorio lo disponga;

5ª En compensacion del privilegio y concesiones otorgados á D. José A. Garcia y Garcia, que dan orígen y existencia á esta compañía, así como de los gastos y tra-

bajos empleados por aquel en el estudio de la línea y del muelle, la sociedad reconoce en favor del expresado D. J. A. Garcia y Garcia en acciones libres, como capital desembolsado, la suma de 45,000 soles, equivalentes á cuatro por ciento sobre el valor presupuestado de la obra y al entero de 120 soles que hará el señor Garcia y Garcia en la caja social;

6ª La sociedad solo reconoce como dueño de una accion á la persona en cuyo nombre esté inscrita, aunque otros tengan participacion en ella;

7ª Las acciones activas ó su representacion solo podrán ser trasferidas en favor de persona que haya sido préviamente aceptada por el directorio;

8ª La compañía será dirigida por los socios activos constituidos en directorio, y su administracion estará á cargo de un gerente elegido por aquellos de su seno á pluralidad de votos;

9ª El directorio y el gerente de la compañía residirán en Lima. El primero dispondrá cuanto crea conducente á los intereses de la empresa; la ejecucion de lo resuelto por el directorio corresponderá al segundo;

10. El haber del gerente y la época en que deberá comenzar á percibirlo, serán fijados oportunamente por el directorio;

11. Los socios ausentes ó impedidos de asistir á las sesiones del directorio se harán representar por apoderado, debiendo ser este á satisfacion del directorio. Una carta certificada servirá de suficiente credencial para establecer la personería.

12. El gerente representará á la compañía ante las autoridades públicas y ante los particulares, y gestionará por ella en cuanto lo exijan sus derechos ó intereses; pero en ningun caso será personalmente responsable de las obligaciones que contraiga en nombre de la sociedad, de acuerdo ó por órden del directorio;

13. Cada uno de los socios acepta la responsabilidad que le impone su carácter de accionista, limitada al monto efectivo de la accion ó acciones que suscriba; y la compañía solo será responsable de las obligaciones contraidas en su manejo y administracion por las personas autorizadas para ello en esta escritura, en los reglamentos ó en las actas en que consten los acuerdos del directorio;

14. La presente compañía se reserva la facultad de trasferir sus derechos á quien lo tenga por conveniente, así como la de constituir otra nueva en cualquier tiempo y sobre las bases que lo resuelva el directorio, á cuya nueva sociedad pasarán en todo caso, en los mismos términos que las acciones activas, las libres otorgadas al concesionario, y las comanditarias que hubiere suscrito el público, llegado el caso de las cláusulas 2ª y 3ª de esta escritura.

15. Miéntras la presente sociedad conserve su organizacion actual, despues de abiertos al tráfico el muelle y la línea férrea ó uno ú otra, ó el todo ó una parte de la última, los productos de la empresa se aplicarán anualmente en este órden:

1º á cubrir los gastos de explotacion;

2º á la formacion de un fondo de reserva, á cuyo efecto se asigna el 5 ℘ de aquellos productos;

3º á cubrir el beneficio de los accionistas, distribuyendo el remanente en la proporcion de un tanto por ciento igual á cada una de las acciones.

16. En caso de que el fondo de reserva llegare á exceder de 100,000 soles y el directorio no hubiere aplicado dicho exceso á completar el costo de alguna obra nueva ó la construccion de las ramificaciones de la línea principal, se distribuirá la suma excedente entre los accionistas como nueva utilidad. Igual

aplicacion se dará á los intereses que se obtengan de la parte del fondo de reserva no invertido en cada año.

17. Convienen expresamente los socios en que cualquiera diferencia que sobrevenga entre uno ó mas de ellos y la compañía, ó entre unos accionistas y otros sobre intereses de la sociedad, se someterá á la decision de árbitros arbitradores y amigables componedores, nombrados por las partes respectivas, y en caso de discordia á la de un tercero nombrado por los mismos árbitros. El laudo de estos será inapelable, y las partes desavenidas no podrán ocurrir en ningun caso ni bajo ningun pretexto á los tribunales de justicia, con el fin de interpretarlo, ó anularlo ó impedir ó retardar su ejecucion; y si alguna lo hiciere, pagará á la otra una multa de cinco mil soles, bien entendido que ni aun despues de pagada esta, podrá admitirse en juicio su reclamo.

Así expuestas las bases de nuestra sociedad, procederá usted, señor Escribano, á otorgar la escritura correspondiente, como le llevamos pedido, sin agregar ninguna otra cláusula de estilo.

Lima, 7 de Octubre de 1869.

Firmado—José Antonio Garcia y Garcia.—Cotes y Althaus.—Ruden y Cª—Enrique Meiggs.—José Canevaro é hijos.—C. G. Candamo.—Delgado hermanos é hijos.—José María Varela.

Exámen del puerto.

Lima, 28 de Octubre de 1869.

Señor Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia. — Lima.

Señor.

Conforme al deseo manifestado en su comunicacion fecha 13 del presente, los que suscriben procedieron al puerto de Eten para examinarlo con referencia á la locacion y construccion de un muelle para el uso de los pasajeros y carga en conexion con el ferrocarril proyectado entre ese puerto y Ferriñafe.

Por informes tomados á los vecinos inteligentes de ese lugar y del próximo puerto de Pimentel, el mar en los dos dias que estuvimos allí, estaba en su estado ordinario, ni muy manso ni muy agitado.

El anclaje para buques es bueno, pues en el fondeadero nos parecia que habia menos movimiento que en los puertos de Pimentel y San José. La ventaja principal que tiene el de Eten, es que á igual distancia de la playa hay mayor profundidad de agua y que necesita, por consiguiente, menos extension de muelle pára salvar la tasca ó reventazon de olas.

Habiendo establecido nuestra base sobre la playa, procedimos á tomar observaciones y sondear el puerto, y despues de considerar cuidadosamente el resultado, somos de opinion que el sitio propuesto por el señor Backus es en cuanto á sus puntos principales, el mas ventajoso. Nosotros, sin embargo, conservando la cabeza del muelle en la misma línea propuesta por él, y en consideracion de que los botes no han de atracar á los costados del muelle sino únicamente al puente flotante, preferiríamos mover el principio del muelle unos seiscientos piés mas al Sur, no con la idea de acortar el largo del muelle, como en efecto lo haria por unos trescientos piés, conservando la cabeza en el mismo sitio, sino con la de, si se juzga necesario, con la misma longitud alcanzar mas afuera.

Sobre el sistema de construccion propuesto nada tenemos que decir, siendo este, sin duda, el que mas conviene á los intereses de la empresa. Por motivos de economía reduciríamos la anchura á diez y nueve piés en seis sétimas partes de su largo con una sola línea, pues creemos que esta anchura bastaría para el tráfico por mucho tiempo, y no seria un impedimento pa-

ra que mas tarde se ensanchase, si hubiera necesidad de ello. Por otra parte reforzariamos las diagonales trasversales, principiándolas desde el fondo ó pié de las estacas, con el objeto de asegurar mayor estabilidad y rigidez lateral é introduciriamos correderas ó miembros horizontales longitudinalmente, suprimiendo en parte las diagonales longitudinales; mas estas pequeñas modificaciones apénas teniamos que mencionarlas, por corresponder al que se encargue de hacer el plan definitivo.

Hemos omitido decir en el párrafo penúltimo que el cambio de posicion en el principio del muelle, envolverá un corte adicional de ciento cincuenta piés en el terreno alto de la playa.

En algunas partes del fondo la sonda indicó peña y es probable que al colocar las estacas, esta se encuentre en una parte considerable del trayecto; sin embargo, tomando en consideracion todas las circunstancias locales, somos de opinion que el costo del muelle construido con estacas de tornillo (*screw piles*) y capaz de recibir todà clase de tráfico, no debe pasar de trescientos mil soles.

Para hablar con mas exactitud de la naturaleza del fondo, se habria necesitado el uso de la barrena, otros aparatos y mas asistentes de los que podiamos disponer, pero no creemos que un reconocimiento mas detallado podria demostrar mas satisfactoriamente las ventajas del sitio elegido, la facilidad de construccion, la mejora que de esta obra ha de resultar en el embarque de pasajeros y tráfico ó afectar materialmente el costo.

Somos de usted sus atentos seguros servidores.

Firmado—ALEXANDRE PRENTICE.—Firmado—WALTER J. MORRIS.

Derecho de muellaje.

Lima, Febrero 10 *de* 1871.

Visto este expediente y teniendo en consideracion:

1º Que al verificarse el remate del derecho de muellaje en los distintos puertos de la República procedieron los subastadores á hacer sus propuestas sirviéndoles de base el tráfico total de bultos y mercaderías que se efectuaba por cada aduana.

2º Que en tal sentido, y estando dispuesto en el Reglamento de comercio vigente, que las mercaderías que desembarcan en las caletas deben ser manifestadas préviamente en la aduana de que estas dependen, para que puedan obtener la correspondiente licencia; al concederse con posterioridad al contrato celebrado con el rematista, el permiso para desembarcar en Eten los útiles del ferrocarril, se habria hecho una rebaja del producto calculado en el remate, lo cual importaría una innovacion introducida en el contrato por una de las partes, sin anuencia y con daño de la otra, lo que traería sobre el Estado una efectiva responsabilidad.

3º Que estando el producto del derecho de muellaje destinado en su totalidad á la refaccion y mejoramiento de los muelles, no puede prescindirse en ningun caso de su recaudacion; de conformidad con lo informado por la Direccion de Administracion.

Se declara:

Que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe no está exceptuada del pago de derecho de muellaje, y que al subastador de este ramo, en el puerto de San José, es á quien corresponde hacerlo efectivo. Y por cuanto son frecuentes las reclamaciones de este género, que interponen ante el Gobierno los rematistas del derecho de muellaje, se establece por regla general que están obligados á pagar el in-

dicado derecho todos los útiles ó artículos que se introduzcan por las aduanas.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Exencion del derecho de timbres.

Lima, 23 de Junio de 1871.

Vista la presente solicitud por la que D. José Antonio Garcia y Garcia, empresario del ferrocarril de Eten á Ferriñafe, solicita se le exonere del impuesto de timbres en la escritura del contrato de la sociedad organizada para la ejecucion de esa obra, así como en las de hipotecas que deben constituirse para afianzar el capital de la empresa y las obligaciones emitidas por esta; atendiendo á que el Gobierno debe fomentar por todos los medios que estén en la esfera de sus atribuciones las empresas de esta naturaleza, pues son la principal fuente de donde se derivan la prosperidad y engrandecimiento nacionales; á que el Gobierno en uso de la autorizacion que le acuerdan las leyes, á otras empresas análogas les ha concedido idénticas prerogativas: accédese á dicha solicitud, y ofíciese al Sr. Ministro de Hacienda para que disponga que se otorguen libres del derecho de timbres las referidas escrituras.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Reorganizacion de la Sociedad.

En Lima, Junio 30 de 1871: ante mí el escribano público y de hipotecas y testigos que suscriben, parecieron los señores D. Emilio Althaus, á nombre de la sociedad Cotes y Althaus en liquidacion; D. Carlos Delgado, á nombre de la de Delgado Hermanos é Hijos; D. José Francisco Canevaro, por José Canevaro é Hijos; D. Alejandro Ruden, por Ruden y Cª; D. Arturo Heren, gerente de la sociedad Candamo y Cª, por poder de D. Carlos Gonzalez Candamo, cuyo poder se agregará á esta escritura; D. José Antonio Garcia y Garcia y D. José María Varela, por sí; el primero de estado soltero, y todos los demas casados, mayores de edad, vecinos y del comercio de esta capital, á quienes doy fé conozco, y pidieron se eleve á instrumento público la minuta cuyo tenor literal es el siguiente:

MINUTA.

Señor Secretario.

Sírvase usted extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste, que los abajo firmados han constituido en esta fecha una sociedad anónima para los fines y sobre las bases que á continuacion se expresan:

1ª La sociedad tiene por objeto la construccion y explotacion de un muelle en el puerto de Eten y de un ferrocarril á vapor que partiendo de dicho puerto se dirija por los pueblos de Eten y Monsefú y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque hasta la de Ferriñafe, con las ramificaciones que tenga á bien establecer, en virtud del privilegio y concesiones otorgados por el Gobierno del Perú á D. José Antonio Garcia y Garcia, en los supremos decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, ratificados por el de 12 de Junio de 1869, cuyos privilegios y concesiones ha cedido el mencionado D. José Antonio Garcia y Garcia á los abajo firmados.

2ª La sociedad se denominará Compañía del Ferrocarril de Eten.

3ª El capital social es de dos millones de soles, distribuidos del modo siguiente:

Seiscientas obligaciones de un mil soles cada una			S.600,000
Mil cuatrocientas acciones de un mil soles cada una, suscritas en esta forma:			
		Acciones	Importe.
Señores Delgado, Hermanos é Hijos, acciones de...S. 1000		188	S. 188,000
Señores Cotes y Althaus.... 1000		188	„ 188,000

Señores José Canevaro é Hijos	1000	188	S. 188,000	
Sres. Ruden y C.ª id.		188	„ 188,000	
Señor Carlos G. Candamo	1000	188	„ 188,000	
Señor José María Varela	1000	188	„ 188,000	
Señor José Antonio Garcia y Garcia	1000	272	„ 272,000	„ 1.400,000
Suma				S. 2.000,000

4.ª La compañía reconoce como dueño de una obligacion ó de una accion, al tenedor de ella. Las cuestiones que se susciten sobre la propiedad ó responsabilidad de estos títulos, serán ventiladas por los interesados ante los tribunales de justicia, y la sociedad solo retendrá los fondos correspondientes á intereses, amortizacion ó dividendos de beneficios, en virtud de mandamiento judicial debidamente notificado.

5.ª La compañía será dirigida por un directorio de cinco miembros y su administracion estará á cargo de un gerente. Ademas de los directores principales se elegirán tres sustitutos, los cuales reemplazarán á aquellos en los casos de vacancia ó impedimento que dure mas de dos meses.

6.ª El cargo de director durará un año, y no podrá recaer sino en accionista que posea cuando menos cuarenta acciones, ó en socio de una casa ó compañía mercantil que las posea.

7.ª El directorio nombrado en la primera junta general se renovará en Febrero de 1874, desde cuya época empezará á regir el período de un año prescrito en el artículo anterior á la duracion del cargo de director.

8.ª Los accionistas que sean elegidos directores depositarán en la caja de la compañía cuarenta acciones por las cuales se les expedirá un certificado de depósito de carácter intrasmisible. Este depósito será devuelto á los directores luego que cesen en el cargo.

9.ª El cargo de gerente durará tres años y el nombrado depositará antes de entrar en posesion de su destino veinticinco acciones en la misma forma que los directores.

10. Verificada la eleccion del directorio, este designará un presidente que lo será tambien de la compañía por el mismo término que el del directorio. Los directores y el gerente pueden ser reelegidos.

11. El directorio comisionará al principio de cada año dos accionistas de fuera de su seno para que examinen las cuentas del año anterior que rinda el gerente. Si hubiere reparos ú observaciones á dichas cuentas, se estará á lo que resuelva la mayoría del directorio.

12. Habrá una junta general de accionistas, la cual se reunirá: 1º para nombrar los directores principales y sustitutos y el gerente en las épocas ordinarias designadas por los estatutos, y en las extraordinarias que convoque el directorio cuando llegaren á reducirse á menos de tres los directores principales y sustitutos ó cuando vaqué el cargo de gerente; 2º para informarse del estado de las operaciones de la compañía por medio de la memoria y del balance que debe presentar el directorio.

13. Tres dias antes del señalado para la reunion de una junta general, los tenedores de las acciones harán constar en la oficina de la compañía sus nombres y el número de acciones que cada uno posea. Al abrirse la sesion de la junta se pasará lista con arreglo al cuadro formado y cada tenedor está obligado á exhibir la constancia de su personería y del número de votos que le corresponden.

14. En las juntas generales se computarán los votos á razon de uno por cada diez acciones; pero ningun accionista podrá tener mas de diez votos, cualquiera que sea el número de acciones que posea.

15. Los productos de la empresa se aplicarán del modo siguiente: 1º á los gastos de explotacion, conservacion y reparacion del muelle, de la línea férrea y de sus depen-

dencias y accesorios; 2º al pago de intereses y amortizacion de las obligaciones emitidas por la suma de seiscientos mil soles; y 3º á cubrir el beneficio de los accionistas á prorata, esto es, en la proporcion de un tanto igual para cada accion de un mil soles.

16. Convienen expresamente los accionistas en que cualquiera diferencia que sobrevenga entre uno ó varios de ellos y la compañía, ó entre unos accionistas y otros sobre asuntos de la sociedad, se someterá á la decision de árbitros arbitradores y amigables componedores, nombrados por las partes respectivas, y en caso de discordia á la de un tercero nombrado por los mismos árbitros. El laudo de estos ó del tercero dirimente será inapelable, y las partes desavenidas no podrán ocurrir en ningun caso ni bajo ningun pretexto á los tribunales de justicia, con el fin de entorpecerlo, anularlo, impedir ó retardar su ejecucion; y si alguna lo hiciere, pagará á la otra una multa de diez mil soles, bien entendido que ni aun despues de pagada esta, podrá admitirse en juicio su reclamo.

17. La organizacion de la compañía, así como las reglas especiales de su servicio se determinarán en los estatutos y reglamentos que expedirá la junta general, en conformidad con las bases y el espíritu de esta escritura.

Con arreglo á estas cláusulas, se servirá U., señor Secretario, extender la escritura que estamos llanos á firmar.

Lima, Junio 30 de 1871.

DELGADO, HERMANOS É HIJOS. —COTES Y ALTHAUS, (en liquidacion.) — JOSÉ CANEVARO É HIJOS. — JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA.— RUDEN Y Cª — JOSÉ MARÍA VARELA. — Pp. de Carlos G. Candamo, CANDAMO Y Cª

En su virtud los otorgantes se ratifican en el tenor y forma de la presente, despues de quedar bien enterados de su contenido; y á su firmeza y seguridad se obligan segun derecho y firman esta escritura á presencia de los testigos D. Wenceslao Asencios, D. Isidoro Bustamante y D. Berardo Acha, quedando la minuta agregada á su legajo y cumplidos los artículos 735 y siguientes del Código de Enjuiciamientos.

Doy fé— DELGADO HERMANOS E HIJOS.— COTES Y ALTHAUS (en liquidacion.) — JOSE CANEVARO E HIJOS. — RUDEN Y Cª— JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA. — JOSE MARÍA VARELA. — Pp. de Carlos G. Candamo, CANDAMO Y Cª — WENCESLAO ASENCIOS. — BERARDO ACHA.—ISIDORO BUSTAMANTE. —Ante mí, FRANCISCO PALACIOS.

Convenio hecho con el Banco del Perú.

En Lima, Junio 30 de 1871, ante mí el escribano público y de hipotecas y testigos que se nombran, parecieron de una parte el señor Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia, de estado casado, mayor de edad, y vecino de esta capital, á nombre de la compañía del ferrocarril de Eten, como director y gerente de ella, y de la otra, los señores D. Emilio Althaus y D. Miceno Espantoso, este casado y soltero el primero, ambos mayores de edad y vecinos de esta capital, como gerentes del Banco del Perú, á todos los que doy fé conozco y piden se eleve á instrumento público la minuta cuyo tenor á la letra es como sigue:

Señor Escribano.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas una por la cual conste que el Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia, en representacion de la Compañía del Ferrocarril de Eten, de la cual es director y gerente, y los señores D. Emilio Althaus y D. Miceno Espantoso, como gerentes del Banco del Perú y en nombre de este, han celebrado en esta fecha el convenio

expresado en las siguientes cláusulas.

1ª La Compañía del Ferrocarril de Eten reconoce como deuda privilegiada seiscientas obligaciones que emitirá, de un mil soles cada una, las cuales ganarán interés de ocho por ciento anual, pagadero por semestres vencidos, y serán amortizadas por sorteo y á la par, á razon de cinco por ciento en cada año.

2ª El sorteo de las obligaciones hipotecarias se verificará el 1º de Julio de cada año, á contar desde el 1º de Julio de 1872, en la oficina de la compañía en esta capital, en presencia del directorio de esta sociedad, de tres tenedores de dichas obligaciones hipotecarias y de un escribano público que certifique el acto; y las cédulas sorteadas serán pagadas en dinero sonante el 31 de Diciembre del mismo año.

3ª Por la presente escritura la Compañía del Ferrocarril de Eten hipoteca general y especialmente al pago exacto del principal de seiscientos mil soles, á que asciende el importe de las obligaciones que emite y de los intereses que ellas devenguen, el muelle y el ferrocarril de Eten con todos sus accesorios y pertenencias, como son estaciones, puentes, locomotoras, coches, carros, talleres, depósitos, y en general, cuanto concierna y esté relacionado con las expresadas obras del muelle y via férrea, y se obliga á aplicar los productos de la empresa: 1º á los gastos de explotacion y conservacion: 2º al servicio de intereses y amortizacion de las obligaciones hipotecarias: y 3º al beneficio y utilidad de los accionistas.

4ª El Banco del Perú negociará al tipo que fije la Compañía del Ferrocarril de Eten, y en las épocas y proporciones que esta resuelva, las seiscientas obligaciones hipotecarias de un mil soles, declarando al público al anunciar la emision, que la hipoteca que afianza dicha deuda es la única que grava sobre el muelle y ferrocarril de Eten, y que el costo de estas obras es superior al duplo del costo de la emision.

5ª La Compañía del Ferrocarril de Eten se obliga á satisfacer al Banco del Perú, una comision de dos por ciento sobre el monto nominal de la emision que hace, ó sea doce mil soles en dinero efectivo, de los primeros productos de la venta de dichos títulos, siendo de cuenta del Banco el gasto que demande la impresion de los bonos provisionales representativos de la expresada deuda y la impresion de avisos anunciando la emision.

En conformidad con las bases anteriores extenderá U. la escritura que estamos llanos á firmar, sirviéndose U. no añadir ninguna cláusula de estilo.

Lima, 30 de Junio de 1871.

EMILIO ALTHAUS.—MIGENO ESPANTOSO.—JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA.

Estado del camino.

Trujillo, Agosto 3 de 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Para conocimento de S. E. el Presidente, tengo el honor de acompañar á US. copia de los datos que me ha remitido el subprefecto de Chiclayo, relativos al estado de la obra del ferrocarril de Eten á Ferriñafe, cuyo superintendente los ha suministrado á dicho funcionario.

Dios guarde á US.—S. M.—A. V. DE LA TORRE.

Eten, Julio 30 de 1871.

Al señor Suprefecto de la provincia.

Al apreciable oficio de U. de 27 del corriente que recibí en la noche de ayer me es grato contestar.

COLOCACION DE LA VIA.

La primera seccion de la línea que va hasta Chiclayo, muy pronto quedará al servicio del público

Aunque la locomotora llegó á la estacion de Chiclayo el 17 del corriente, no puede decirse que la primera seccion esté terminada; pues aun no se encuentra del todo nivelada, siendo únicamente posible la conduccion del material para continuar la colocacion de rieles en la ramificacion de las haciendas.

TERRAPLENES.

En la ramificacion á las haciendas se han reparado ya los daños causados por las inundaciones, y se continuan hasta los linderos de Combo, donde se colocará la primera estacion.

En la direccion á Lambayeque muy poco se ha avanzado, por encontrarse aquellos terrenos completamente inundados: ahora los ingenieros se ocupan en estudiar el modo mas conveniente para desecarlos.

ESTACIONES.

Las de este puerto y Chiclayo se encuentran bastante avanzadas, y en todo el próximo entrante, por lo menos, quedarán concluidos sus cercos. Al mismo tiempo se da principio á las de Monsefú y del pueblo de Eten.

MUELLE.

Esta importante obra tambien ha adelantado, contándose ya trece hiladas de columnas ó sea 260 piés de extension.

DESCARGA.

Hoy se encuentran en el puerto tres buques en descarga de maderas, rieles, una seccion del muelle del rio Eten, maquinaria, etc.

Dejo así cumplidos los deseos de esa Subprefectura.

Dios guarde á U.—J. NICANOR HINOJOSA.

Es copia.—JACINTO BALDERRAMA, secretario.

Tráfico parcial.

Lima, Agosto 24 de 1871.

Vista la solicitud de la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe, para que se le permita abrir provisionalmente al tráfico la parte concluida de esa via; y atendiendo á que esta medida es conveniente para los intereses del público, porque los agricultores de las provincias de Chiclayo y Lambayeque podrán aprovecharse de la parte expedita del camino, igualmente que del muelle, que se está construyendo en el puerto de Eten, para exportar sus valiosos productos con facilidad y baratura: accédese á la enunciada solicitud, y en su consecuencia se autoriza á la empresa del mencionado ferrocarril para explotar la parte terminada de esta obra, adoptando las precauciones convenientes á fin de consultar la seguridad de los pasajeros, con cargo de que á la mayor brevedad posible presente la tarifa de fletes y pasajes, no debiendo estos en ningun caso exceder de los límites fijados en la contrata, esto es, cinco centavos por milla para los pasajeros de primera clase y tres centavos para los de segunda clase.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Declárase á Eten puerto mayor.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

1º Que la experiencia ha demostrado que el puerto de San José es inadecuado para el tráfico y sirve de obstáculo para que se desarrolle el comercio en las provincias de Lambayeque y Chiclayo;

2º Que es deber del Gobierno procurar á esos pueblos los medios de desenvolver su industria y aumentar su riqueza;

3º Que el puerto conocido con el nombre de Eten, situado á distancia de trece millas al Sur de

San José, en los 6° 55' 51" de latitud sur y 79° 51' 30" de longitud oeste, proporciona facilidades para la carga y descarga de mercaderías, ofrece comodidad para el establecimiento de una gran poblacion, y una vez terminado el muelle que actualmente se construye, dará completa seguridad á las vidas é intereses;

4º Que debiendo quedar prontamente concluida la obra del ferrocarril en construccion, que partiendo del puerto antedicho ha de atravesar por las mas importantes poblaciones de ambas provincias, desaparecerá el inconveniente de la distancia á que algunas de ellas quedarian del mismo puerto;

Decreto:

Art. 1º Desde el 1º de Marzo de 1872 quedará abierto al comercio extranjero, como puerto mayor, el de Eten, en lugar del de San José, que quedará reducido á la condicion de puerto menor.

Art. 2º El de Pimentel permanecerá en la misma clase de puerto menor que hoy tiene.

Art. 3º La aduana principal que existe en San José, se trasladará al puerto que por decreto se abre como mayor, y comenzará á funcionar en él desde la fecha antes expresada.

Art. 4º En San José se establecerá la tenencia de aduana que funciona en Pimentel, y á este puerto pasarán el teniente del resguardo y los inspectores que sirven hoy en Eten.

Art. 5º Los límites dentro de los cuales deberá ejercer su jurisdiccion el administrador de la aduana de Eten, serán los mismos que por decreto de 12 de Marzo de 1842 se señalaron al de la de San José.

Art. 6º Los términos para el depósito de mercaderías y para la exencion del derecho de almacenaje en los casos de reembarque para el extranjero, serán respectivamente de tres años y de un año, como está dispuesto en el artículo 82, 83, 138 y 143 del citado Reglamento de Comercio.

El Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio, queda encargado de hacer cumplir este decreto y de su promulgacion.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los veinticinco dias del mes de Agosto del año de mil ochocientos setenta y uno.

JOSE BALTA.—NICOLÁS PIEROLA.

Extiéndese el tráfico.

Lima, Febrero 9 de 1872.

En atencion á las razones expuestas por el gerente de la Compañía del Ferrocarril de Eten en su anterior oficio, autorízase á dicha compañía para que provisionalmente pueda abrir al tráfico público las secciones comprendidas entre Chiclayo, Lambayeque y Ferriñafe, debiendo sujetarse en cuanto á tarifa á lo dispuesto en el decreto de 3 de Julio de 1867.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Devolucion de derechos.

Lima, Marzo 18 de 1872.

Visto el presente recurso del Gerente de la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe; y teniendo en consideracion que, segun lo estipulado en la contrata celebrada para la construccion del referido ferrocarril, son libres de derechos fiscales y municipales los artículos que se introduzcan con dicho objeto; se dispone: que la aduana del Callao devuelva los novecientos ochenta y cuatro soles, treinta y siete centavos cobrados, segun la póliza número 31,845 del año próximo pasado, por los relativos á las conexiones para rieles, despachadas con dicho documento, por estar comprobado que este artículo viene destinado á la obra del ferrocarril expresado. Y á fin de que por las aduanas por donde se introduzcan útiles y materiales para la

construccion de obras, los cuales segun sus contratas, deban ser despachados libres de derechos, se puedan permitir estas operaciones, la manifestacion y pedido que ante ellas deban verificarse, se harán precisamente por los gerentes de dichas obras ó sus representantes debidamente autorizados.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—MASIAS.

Bonos.

En Lima, Setiembre 9 de 1872: ante mí, el escribano público y de hipotecas y testigos que suscriben, parecieron los señores Luis Mortier, á nombre y como representante de la casa de Thomas Lachambre y Cª, D. Manuel Candamo, jefe de la casa de Candamo y Cª que representa al señor D. Carlos G. Candamo, por poder que le tiene conferido, que he tenido á la vista y de que doy fé; D. Rafael Canevaro, por la casa de José Canevaro é Hijos; D. Emilio Althaus, como liquidador de la casa de Cotes y Althaus; D. Aurelio Denegri, por la casa de Pedro Denegri é Hijos; D. Felipe Barreda, á nombre de su hijo el señor D. Felipe Barreda y Osma, ausente; D. Carlos Delgado, como representante de la casa Delgado Hermanos é Hijos; D. José Antonio Garcia y Garcia; D. Alejando Ruden; D. Dionisio Derteano; D. Enrique Witt; D. Aurelio Garcia y Garcia; D. Manuel Irigóyen; D. José Unánue y D. Miceno Espantoso, por sí; todos mayores de edad, vecinos de esta capital, comerciantes y hábiles y expeditos para contratar segun la ley, á quienes de conocer doy fé, y piden se eleve á instrumento público la minuta cuyo tenor literal es el siguiente:

MINUTA.

Señor Escribano.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas, una por la que conste que los abajo suscritos, accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Eten, con el propósito de completar el capital social, á fin de pagar los créditos pendientes y cubrir los gastos de las obras que están en construccion, hasta llevarlas á su término, hemos resuelto hacer una segunda emision de obligaciones hipotecarias, bajo las condiciones siguientes:

1ª La Compañía del Ferrocarril de Eten emitirá mil obligaciones al portador, de un mil soles cada una, las cuales ganarán un interés de nueve por ciento anual, pagadero por semestres vencidos y serán amortizadas por sorteo y á la par, á razon de cuatro por ciento al año.

2ª El sorteo de las obligaciones hipotecarias se verificará el 1º de Julio de cada año en la oficina de la compañía, en presencia del directorio de esta, de tres tenedores de dichas obligaciones y un escribano público que certificará el acto. Las cédulas sorteadas serán pagadas en dinero sonante el 31 de Diciembre del mismo año. La compañía se reserva el derecho de hacer amortizaciones extraordinarias por la cantidad y en el tiempo que lo crea conveniente.

3ª Estas obligaciones y su servicio quedan garantizados con la hipoteca en segundo lugar del muelle y ferrocarril de Eten, con todos sus accesorios y pertenencias, como son estaciones, puentes, locomotoras, coches, carros, talleres, depósitos, muelle, embarcaciones y, en general, cuanto se refiera y esté relacionado con las expresadas obras del muelle y la via férrea.

4ª El pago de intereses y amortizacion de las nuevas obligaciones, se hará con el sobrante de los productos del ferrocarril, despues de cubiertos los gastos de explotacion y el servicio de las seiscientas obligaciones hipotecarias de un mil soles cada una, emitidas segun escritura pública de 10 de Julio de 1871.

5ª En caso de que los productos libres del ferrocarril no sean bastantes para satisfacer dicho servicio, los accionistas garantizadores se constituyen responsables á la caja de la compañía para saldar el déficit semestralmente, por todo el tiempo que dure la amortizacion, y en la proporcion de las cantidades que mas abajo se expresan.

6ª El directorio notificará á los accionistas la circunstancia del déficit á que se contrae la cláusula anterior, para que lo cubran, y si pasados treinta dias de la notificacion no hubieren oblado la cantidad respectiva, los accionistas garantizadores quedarán obligados á pagar el interés penal de dos por ciento en el primer mes, y de tres por ciento en cada uno de los meses posteriores, sin perjuicio de la accion ejecutiva que podrá interponer la compañía cuando lo juzgue conveniente.

7ª La compañía reconocerá y abonará proporcionalmente en cuenta á cada uno de los socios garantizadores, una comision de garantía de diez por ciento sobre el valor nominal del total de las nuevas obligaciones tan pronto como se emitan. Igualmente abonará el interés de doce por ciento anual y el cinco por ciento de comision de préstamo por las cantidades que entreguen los accionistas garantizadores, conforme á la cláusula quinta.

8ª El pago de estas comisiones é intereses se hará efectivo así como el reembolso de las cantidades prestadas, segun la cláusula 5ª, con los primeros productos libres del camino, y siempre á prorata; y antes no podrá abonarse dividendo alguno á los accionistas.

9ª Los tenedores de las setecientas veinte acciones primitivas devolverán á la compañía los títulos al portador que hoy poseen, para ser canjeados por acciones nominales, y estas no podrán ser trasferidas en ningun tiempo sino en favor de persona que el directorio acepte, y que se subrogue por escritura pública en las responsabilidades del que las vende.

10. Se hará efectiva la responsabilidad á que se contrae la cláusula 5ª por los accionistas garantizadores, en la proporcion que les corresponda, para lo cual se expresa el número de acciones que cada uno posee y las cantidades que cada accionista garantiza, como sigue:

Señores, Alejandro Ruden, tenedor de veinticinco acciones, garantiza el capital de soles un millon en obligaciones hipotecarias, cincuenta y cinco mil soles; José Antonio Garcia y Garcia, tenedor de noventa y nueve acciones, garantiza ciento trece mil soles; Pedro Denegri é Hijos, tenedores de veinticinco acciones, garantizan cincuenta y cinco mil soles; Thomas La Chambre y Cª, tenedores de trece acciones, garantizan por treinta y un mil soles; Aurelio Garcia y Garcia, tenedor de cinco acciones, garantiza por diez mil soles; Enrique Witt, tenedor de quince acciones, garantiza por treinta mil soles; José Nicanor Hinojosa, tenedor de diez acciones, garantiza por veinte mil soles; Manuel Irigóyen, tenedor de seis acciones, garantiza por doce mil soles; Dionisio Derteano, tenedor de diez acciones, garantiza cuarenta mil soles; José Pablo Escobar, tenedor de doce acciones, garantiza por veintinueve mil soles; Candamo y Cª, tenedores de cien acciones, garantizan por ciento cincuenta mil soles; José María Varela, tenedor de cien acciones, garantiza por ochenta mil soles; Delgado Hermanos é Hijos, tenedores de cien acciones, garantizan por ciento cincuenta mil soles; José Canevaro é Hijos, tenedores de setenta y cinco acciones, garantizan por ciento veinticinco mil soles; José Unánue, tenedor de veinticinco acciones, garantiza por cincuenta mil soles; Felipe Barreda y Osma, tenedor de cuarenta acciones, garantiza por cincuenta mil soles.

El total garantizado por los accionistas poseedores de seiscientas setenta acciones, segun aparece, es pues, de un millon de soles.

Tambien hará U. constar que los señores Miceno Espantoso, y Cotes y Althaus que poseen, el primero veinte y los segundos cuarenta acciones y que completan el número total, ascendente á setecientas veinte acciones, de mil soles cada una, aunque no contribuyen con su garantía, aceptan en todo lo demas los términos de esta minuta. Agregue U. las cláusulas de estilo.

Lima, 3 de Noviembre de 1872. PEDRO DENEGRI E HIJOS.—JOSÉ ANTONIO GARCIA Y GARCIA.—JOSE PABLO ESCOBAR.—JOSE NICANOR HINOJOSA. — DELGADO HERMANOS É HIJOS.—ALEJANDRO RUDEN.—DIONISIO DERTEANO.— Pp. de Carlos G. Candamo, CANDAMO Y Cª.—ENRIQUE WITT.—El liquidador de Cotes y Althaus, EMILIO ALTHAUS.—Pp. de Tomas La Chambre y Cª, L. MORTIER. — AURELIO GARCIA Y GARCIA.—M. IRIGÓYEN. JOSE UNANUE.—MICENO ESPANTOSO.

Como apoderado de mi hijo D. Felipe acepto la presente escritura bajo dos condiciones: la primera, que el millon de soles en bonos garantizados ha de ser colocado y vendido por la compañía de la fecha en diez y ocho meses, y la segunda, que dentro de este mismo período han de ser canceladas todas las deudas ó créditos contra la compañía. Si ambas condiciones no se realizan, la garantía por cincuenta mil soles á cargo de mi representado, será nula y de ningun valor.—Por Felipe Barreda y Osma —FELIPE BARREDA.

En consecuencia, queda elevada á escritura pública con todas las formalidades prevenidas en los artículos 735 y siguientes del Código de Enjuiciamientos, la minuta trascrita, la que se agrega á su legajo respectivo con el mismo número de esta escritura, en cuyo contenido se afirman y ratifican los señores otorgantes despues que les fué leida por mí; obligándose todos á su firmeza y cumplimiento, con sus bienes habidos y por haber, segun derecho. Así lo dijeron y firmaron, siendo testigos D. Wenceslao Asencios, D. José Ampuero y D. Berardo Acha, mayores de edad y vecinos de esta, de todo lo que doy fé.

Pp. de Carlos G. Candamo y Cª, CANDAMO Y Cª—ALEJANDRO RUDEN. — JOSÉ PABLO ESCOBAR. — DELGADO HERMANOS É HIJOS.— MICENO ESPANTOSO.—JOSÉ UNANUE.—PEDRO DENEGRI É HIJOS. — M. IRIGÓYEN.— El liquidador de Cotes y Althaus, EMILIO ALTHAUS. —Por Felipe Barreda y Osma, FELIPE BARREDA. — JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA.—JOSÉ MARÍA VARELA.—Pp. de Tomas La Chambre y Cª, L. MORTIER.—AURELIO GARCIA Y GARCIA. — DIONISIO DERTEANO. — JOSÉ CANEVARO É HIJOS.— ENRIQUE WITT. — WENCESLAO ASENCIOS. — BERARDO ACHA.— JOSÉ AMPUERO. — Ante mí, FRANCISCO PALACIOS.

Regla general para la aprobacion de estudios.

Lima, Enero 15 *de* 1873.

Habiéndose suscitado diferentes cuestiones entre los empresarios de las vias férreas de Eten y Pimentel, en que están comprometidos la seguridad é interés del público, y siendo un deber del Gobierno garantizarlos tomando las medidas oportunas que estime convenientes; para lo que es indispensable tener á la vista los planos completos de ambos ferrocarriles, resuélvese: los empresarios de los expresados presentarán en el Ministerio de Gobierno los planos y estudios completos para su aprobacion y exámen, declarándose por punto general que no se procederá á la construccion de ningun ferrocarril, cualquiera que sea su clase, sin que préviamente se apruebe por el Gobierno, mediante exámen de la Junta Central de Ingenieros, los estu

dios y planos pertinentes que se presentarán por duplicado, á fin de que un ejemplar de ellos pase al archivo de la Junta Central de Ingenieros, y que constarán de los siguientes documentos:

1º Un plano de conjunto comprendido para cada línea ó para cada seccion de la línea.

2º Un plano general á la escala de 1/5,000.—(0 m. 20 por kilómetro) con curvas de nivel en paises montañosos á lo ménos de cinco metros.

3º De un perfil longitudinal á la escala de 1/2,000—(0 m. 50 por kilómetro) para la horizontal, y de 1 200—(0 m. 005 por metro) para la vertical. Las costas serán referidas al nivel medio del mar como línea de datum. Debajo de este perfil se indicará por medio de líneas horizontales dispuestas á este efecto, lo siguiente:—Distancias kilométricas del ferrocarril, contadas desde su orígen, la elevacion del terreno, la de la línea roja, el corte, el terraplen, los metros cúbicos de corte, los metros cúbicos de terraplen, una línea demostrando las partes rectas y el desarrollo de de las curvas y otra el largo é inclinacion de cada pendiente.

4º De un cierto número de perfiles trasversales cuando el plano no necesite curvas de nivel.

5º Un perfil trasversal de la via proyectada, demostrando su ancho y los taludes que se adoptarán en los diferentes terrenos que se atraviesen.

6º Una memoria, en la cual serán justificadas las disposiciones esenciales del proyecto; un presupuesto descriptivo en el cual serán reproducidas bajo la forma de tablas, las indicaciones relativas á las pendientes y á las curvas, ya dadas en el perfil longitudinal.

Se indicarán tanto en el plano como en el perfil la posicion de las estaciones proyectadas, de los rios y acéquias, de los caminos cruzados por la línea, los pasajes ya sean á nivel, por encima ó por agua, sin perjuicio de tener que presentar proyectos de cada obra para la ejecucion.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Cruzamiento de dos líneas reformado.

Lima, Junio 6 de 1873.

Visto este expediente en el que el gerente del ferrocarril de Eten, se queja de los procedimientos del empresario del ferrocarril de Pimentel, sobre el corte que este ha hecho en las líneas del citado ferrocarril de Eten, para colocar las suyas, y apareciendo del adjunto cróquis, que de una manera innecesaria y con grave peligro de las personas que van en los trenes, el ferrocarril de Pimentel cruza al de Eten, por los puntos A B C, pudiendo hacerlo solo por los puntos A C; con lo informado por la Junta Central de Ingenieros, se resuelve: que el empresario de Pimentel modifique su camino, de manera que no cruce al de Eten, sino por los puntos A C, observando para ello las reglas indicadas en el citado informe de la Junta Central de Ingenieros.

Comuníquese á los empresarios de Eten y Pimentel y á la Junta Central de Ingenieros, y regístrese. —Rúbrica de S. E.—Rosas.

No ha lugar á reconsideracion.

Lima, Julio 1º de 1873.

Visto el presente recurso del empresario del ferrocarril de Pimentel, que pide se suspendan los efectos del decreto de 6 de Junio último, en que se fijan los puntos por los que dicho ferrocarril de Pimentel debe cruzar las líneas del de Eten, y se establezcan las reglas que deben observarse en dicho cruzamiento; y teniendo en consideracion: que es potestativo del Gobierno arreglar todo lo conveniente á las vias públicas, y las medidas

de policía que deben adoptarse en su cruzamiento, para garantizar los intereses públicos, se resuelve: declárase sin lugar la suspension que solicita el referido empresario de Pimentel, del supremo decreto de 6 de Junio último.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Informe de inspeccion.

Lima, 15 *de Noviembre de* 1873.

Senor Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros.

Muy señor mio.

En cumplimiento de las instrucciones de esa junta del 6 y 11 de Octubre, para inspeccionar el ferrocarril de Eten á Ferriñafe y ramificaciones, muelle y puerto de Eten etc., en el departamento de la Libertad, é informar á la Junta Central lo relativo á esas obras; digo lo siguiente.

El 13 de Octubre salí del Callao en el vapor "Peruano," llegado á Eten el 17, poniéndome inmediatamente en comunicacion con el superintendente de aquel camino, quien puso á mi disposicion las facilidades necesarias para dar cumplimiento á la comision con que se me honró, con relacion á la cual presento á la honorable Junta Central este informe, segun las dichas instrucciones de 11 de Octubre.

I.

1.° — Línea principal del puerto de Eten á Ferriñafe.....	43k. 492m.	27,025	millas
Largo del muelle....	803	2634.72	piés.
Ramal de Chiclayo á Pátapo.....	24k. 901	15,473	millas
Al molino de Salazar.	274	900	piés.
A la hacienda de Pomalca.....	457	1,500	"
A la de Tuman....	213	700	"
A Pátapo.....	213	700	"
Desvios en las estaciones.			
Puerto de Eten....		2,438	"
Monsefú.....		213	"
Chiclayo.....		914	"
Lambayeque.....		305	"
Ferriñafe.....		762	"
Combo.....		762	"
Tuman.....		304	"
		76.054--47mill. 257m.	

II.

Número de pueblos y ciudades por los que pasa el camino, con sus respectivas poblaciones y distancias, desde el puerto de Eten, sobre la cual se cobra la tarifa de fletes y pasajes.

	Poblacion.	Metros.	Millas.
Eten.....	4,000	3,218	2
Monsefú.....	7,500	6,437	4
Chiclayo.....	13,500	19,312	12
Lambayeque.....	6,500	30,577	19
Ferriñafe.....	8,500	46,660	29
	40,000		

III.

Ancho de la via, peso y clase de los rieles.—El ancho de la via es 1.436 metros=4 p. 8½. Peso del riel 52 ℔ por yarda lineal, por una distancia de 35 k. 405 m.=22 millas, y el de 62½ ℔ por yarda, por la distancia de 40 k. 233 m.=25 millas.

Clase corriente de riel, el denominado Nignoble.

IV.

CONSTRUCCION DEL CAMINO.

El camino está bien construido y es de suaves pendientes, con muy pocas curvas, siendo estas por lo general, de grandes rádios y puede clasificarse como un buen camino, aunque tiene algunos puntos que necesitan ser relastrados, lo cual me ha informado el superintendente, está ejecutando con una cuadrilla á las órdenes del caminero mayor, al mismo tiempo que se hacen las reparaciones necesarias.

V.

NÚMERO DE PUENTES, LARGO Y CONSTRUCCION DE ELLOS.

Número 1—Sobre el rio de Eten, (en la estaca 12,200.)

Su largo es de..... 54m. 83=180 piés.
Su ancho es de..... 4m. 73=15½ —

Compuesto de ocho columnas huecas de hierro fundido que forman cuatro pilares.

Las secciones bajas de estos es-

tán provistas de tornillos que los han hecho bajar hasta los cimientos. Las columnas tienen cerca de un metro de diámetro interno; y estan rellenas de hormigon y unidas trasversalmente con vigas de hierro fundido de una sola pieza, y sobre las cuales están aseguradas vigas de hierro fundido. La armazon principal del puente es de hierro dulce, con vigas longitudinales, de las cuales nacen vigas trasversales de planchas de hierro dulce, sobre las cuales descansan las de madera para los rieles y el tablero. Este puente es fuerte, y una buena obra, adecuada para la localidad en que se halla.

Número 2—Sobre el rio de Lambayeque, en la línea á Ferriñafe (estaca 95,400.)

Su largo es de..... 96m. 01 = 315 piés.
Ancho..... 4m. 57 = 15 —

Descansa sobre 42 columnas de hierro de 0 m. 127=5 pulgadas de diámetro, con las secciones inferiores provistas de tornillos enterrados hasta llegar á un cimiento fuerte, formando veinte secciones y 21 cerchas, cada uno con una viga trasversal de madera de 0 m. 356×0 m. 407=14"×16," aseguradas á las zapatas horizontales de las cabezas de hierro fundido de las columnas, las que se hallan aseguradas entre sí trasversalmente por medio de tirantes de hierro. Sobre las vigas trasversales de las cerchas, hay dos vigas longitudinales en todo su largo de 0 m. 356×407=14"×16," sobre las cuales descansan las vigas ó largueros de los rieles y veredas.

El puente está bien ligado horizontalmente, y es una obra muy fuerte y buena.

Número 3—Sobre un brazo del rio de Lambayeque en la línea á Ferriñafe (estaca 100,000.)

Su largo..... 22m. 86 = 75
Ancho..... 4m. 57 = 15

Descansa sobre 12 columnas y su construcion es la misma que la del núm. 2.

Número 4—Sobre el rio Lambayeque en el ramal principal de Chiclayo á Pátapo (estaca 47,200.)

Su largo..... 65m. 84 = 75 piés.
Ancho..... 4m. 67 = 15 —

Reposa ó descansa sobre 20 columnas huecas de hierro fundido de 0 m. 254=10" de diámetro, con su seccion inferior provista de tornillos, enterrados hasta cimiento seguro. Las secciones superiores de las columnas ó pilares están travadas trasversalmente por vigas compuestas, fundidas en una sola pieza. La armazon del puente es principalmente de hierro dulce, y su sistema el conocido bajo el nombre de Nurce. Es fuerte y de buena construccion.

VI.

Albañales.

NÚMERO, CLASE Y DIMENSIONES.

Número.	Clase.	Tramos.	Metros.	Piés.
2	ladrillo	4	2. 44	8
2	"	3	2. 44	8
6	"	2	2. 44	8
2	"	1	1. 83	6
3	"	1	3. 05	10
2	"	1	2. 73	9
17	"	1	2. 44	8
2	"	1	2. 13	7
15	"	1	1. 83	6
19	"	1	1. 52	5
28	"	1	1. 22	4
42	"	1	0. 91	3
22	"	1	0. 61	2
1	"	2	3. 05	10
14	madera	1	0. 61	2
3	"	1	0. 91	3
8	"	1	1. 22	4
3	"	1	1. 83	6
2	"	1	2. 44	8
1	"	3	2. 73	9
1	"	3	3. 05	10
34 cañones de madera		1	0. 61	2×12

Número de puentes, albañales y cañones en la línea principal y abertura de ellos.

Núm. 166..... 391m. 966 = 1286 piés.

Línea de Chiclayo á Pátapo.

Núm. 67 = Total de abertura..... 165m. 50 = 548' —

Total—263 puentes, albañales y cañones.

VII.

SEGURIDAD DE LA LÍNEA.

En su presente estado, hay pocas líneas que sean menos susceptibles de desarreglo y de accidentes que la de Eten.

Crecientes extraordinarias pueden quizás causar algunos males en ciertas partes de la línea, como en casi todas las líneas existentes; pero si un buen sistema de irrigacion y de acéquias se adoptase tanto para el riego como para los dasagües en la parte baja del valle de Lambayeque, ningun perjuicio le resultaria á la línea, aun en tiempo de crecientes extraordinarias. Un sistema bueno de irrigacion y desagües mejoraria grandemente la agricultura y salubridad del valle y contribuiria á los intereses de la línea.

VIII.

ESTACIONES, NÚMERO DE ELLAS, ETC.

Las estaciones del Puerto, Chiclayo y Ferriñafe, están construidas dentro de sus cercos, con todos los edificios necesarios y bien cómodos, oficinas, desvíos, tornamesas, hangares, etc.

CERCOS, SU MEDIDA.

Del Puerto.....	365m.75 × 182m.89	—120	× 600
De Chiclayo....	163. 07 × 121. 82	— 535	× 400
De Ferriñafe....	213. 36 × 85. 34	— 700	× 280

ESTACIONES NO CERCADAS.

Pueblo de Eten....	84m.44 × 4m.57	—113'	× 15'
Monsefú.....	47. 55 × 4. 57	—156'	× 15'
Lambayeque.....	44. 20 × 4. 57	—144'	× 15'
Hacienda de Combo	45. 72 × 12. 19	—150'	× 40'

Estas cuatro estaciones son cómodas y buenas, provistas con las oficinas necesarias etc.

ESTACION DE ETEN.

Casa para el superintendente y para el jefe del muelle; cada uno de estos edificios es grande, conveniente y bien construido—24 edificios ó cuartos (en el ángulo S. O. de la cerca) para el uso de los mecánicos y otros empleados.

Edificios en los cuales se encuentran las oficinas del superintendente, otras oficinas y habitaciones.

Edificios para los salones de pasajeros de primera clase y segunda; salones para señoras, excusados, boletería y oficinas de despacho.

OFICINAS DE DESPACHO.

Dos bodegas para carga y equipajes.

Una bodega grande para carga con una via en el medio.

Un hangar de doble via para carros, con su techo de hierro sobre columnas de hierro fundido.

Una casa de locomotoras con tres vias.

Un hospital en el ángulo N. E. de la cerca, ocupado en la actualidad por el Gobierno como aduana.

Un edificio con capacidad para 200 chinos.

Una gran ramada ó almacen en el ángulo N. O. de la cerca, en el cual se hallan oficinas de la agencia y resguardo del puerto.

Tornamesa, cerca del centro de la estacion.

Tanques grandes de hierro para el agua, sobre columnas de hierro fundido y de una elevacion como de 9 metros sobre la marea alta, á la cual se le surte el agua del rio de Eten, levantándola á otro estanque por medio de un molino de viento (*) y conducida por cañería de hierro, proveyendo de este modo la estacion de una cantidad suficiente de buena agua, de la cual se surten tambien el puerto y el muelle, por una cañería especial que parte de la estacion.

Así se puede proveer de agua á los buques que toquen en dicho puerto, y á las islas de Lobos, (†) por ser este puerto el mas cercano, segun creo, ó por lo menos ofrecer mayores facilidades para surtirse de agua potable. Punto es este de

(*) Hay una máquina de vapor para subir el agua al tanque.—(EDITOR.)

(†) El contrato actual con las islas es de 1,000 soles por mes.—(EDITOR.)

gran consideracion para llamar la atencion del Supremo Gobierno.

Si fuere preciso, puede dársele al puerto de Eten la cantidad necesaria por medio de su propia gravedad.

La factoría se halla situada en la línea E. de la cerca, en el ángulo S. E. de la misma.

El edificio tiene 74 m. 07 × 131 m. 06=243' × 43', en el cual hay una fundicion de hierro y cobre, herrería y maquinaria. Esta es de la mejor clase y bien puesta. El establecimiento se halla bien situado para la construccion y reparos en grande escala; en una palabra, este es un establecimiento completo y la maquinaria está bien conservada.

Las estaciones de Chiclayo y Ferriñafe ya mencionadas, son edificios cómodos y apropiados para los pasajeros y carga; la construccion es superior, y se hallan bien situadas para el tráfico público.

IX.

NÚMERO Y CLASE DE LOCOMOTORAS Y DEMAS MATERIAL RODANTE.

El material rodante de esta línea es de la mejor clase de las fábricas de los Estados Unidos, y lo mantienen en muy órden, y ninguna ó muy poca deterioracion se puede ver en ninguna parte de él (aunque ha servido en constante uso por mas de un año,) lo que prueba con evidencia lo bien cuidado y la buena condicion de la línea sobre la cual rueda.

Existen tres locomotoras con su ténderes (alijos) con cilindros 0 m. 36=14' de diámetro y 0 m. 56=22 de golpe. Pesa cada una con su alijo cargados 42 toneladas.

Una locomotora de 0 m. 23=9" diámetro del cilindro=0 m. 41=16' de golpe. Su peso es de 14 toneladas.

Una locomotora con 0 m. 13=5" diámetro del cilindro=0 m. 13=12" de golpe. Su peso es de 6 toneladas.

CARROS PARA PASAJEROS.

6 carros de primera clase con capacidad para 56 pasajeros.

4 de capacidad para 25 de primera y 48 de segunda clase.

4 de segunda clase con capacidad para 72 pasajeros.

1 de primera clase para 12 pasajeros.

CARROS DE CARGA.

2 carros para equipajes.
2 id. cubiertos para ganado.
8 id de cajon cubiertos.
12 id. de plataforma.
26 id. que pueden llevar de 12 á 14 toneladas.
4 id. de mano.
4 id. de construccion, de 5 á 6 toneladas de capacidad.
2 id. para lastrar, de 5 toneladas cada uno.

El presente número de locomotoras y wagones de pasajeros parece suficiente para el tráfico público, aunque el superintendente de la línea me ha informado que debido al aumento de carga, sería conveniente aumentar su número.

X.

MUELLE DE ETEN, SU CONSTRUCCION ETC.

El muelle es de los conocidos como sistema Mitchell.

Su largo es de 803 m. 06=2,634, 72 piés,

Su ancho 9 m. 72=32 piés.

Descansa sobre 459 columnas sólidas de hierro dulce, de tornillo de 0 m. 102 y de 0 m. 127 de diámetro, 4" y 5" en tres secciones longitudinales, teniendo cada seccion tres estacas, lo que en todo hacen 153 secciones con la viga trasversal del extremo de tierra reposando sobre un muro de albañilería. Cada seccion trasversal de las estacadas sujeta una viga compuesta de hierro dulce de 0 m. 61=24" de alto, que está asegurada á las zapatas horizontales de los gorros de hierro fundido de las estacas.

Sobre las vigas trasversales hay 7 longitudinales de madera de 0 m. 305 × 0.356=12" × 14," sobre las cuales

va el entablado del muelle, el que se compone de tablones de 0 m. 153 =6" de espesor. Las estacas que forman cada tramo están amarradas entre sí con contravientos de hierro redondo en las ¾ de su longitud, y el segmento hácia el mar con hierro angular forma T.

Las últimas hileras de estacas tienen una línea de contravientos longitudinales de hierro forma T, cerca de la línea de agua y en la parte superior, de platinas colocadas horizontalmente.

El centro de las líneas de estacas está en toda su longitud contraventado cerca de la línea de agua, y el entablado ó línea horizontal de las cabezas de las estacas está contraventada diagonalmente. A la derecha del muelle y en direccion al mar, hay una vereda para pietones bien protegida por una baranda de buena construccion.

En la última mitad del muelle hay doble via de rieles.

En el extremo del muelle hay las oficinas necesarias y dos pescantes giratorios para embarcar y desembarcar carga y pasajeros.

La plataforma del muelle se halla á 4 m. 27. 14" sobre el nivel de la marea média, con una profundidad de agua de 7 m. 32. 24" en marea média.

He hecho una inspeccion esmerada de la construccion del muelle etc., y lo he visitado á menudo para ver si habia alguna oscilacion ó movimiento debido al embate del mar, y hallándose este en una de esas ocasiones muy agitado, no alcancé sin embargo, á recibir ningun movimiento en el muelle, lo cual prueba que es una obra fuerte y buena.

El mar en el puerto de Eten siempre se halla mas ó ménos agitdo; sinembargo el superintendente del ferrocarril me ha dicho que habia llegado á embarcar por el muelle 150 toneladas, y que solo un dia en el año pasado, por prudencia no permitió que se embarcase ó desembarcase, lo que es una prueba de lo seguro y de su buen suceso. Bien puede ser que el muelle de Eten no sea el mejor ó mas perfecto; pero es una buena obra y evidentemente de gran importancia y de utilidad para el ferrocarril de Eten y de gran interés general para el valle de Lambayeque; y creo que sera de gran importancia para el Supremo Gobierno y los buques que carguen guano en las islas de Lobos, á causa de las facilidades para hacer aguada.

NUMERO DE TRENES DIARIOS NECESARIOS PARA EL TRÁFICO PÚBLICO, Y AQUELLO QUE PUEDE DESARROLLAR LOS INTERESES GENERALES DEL CAMINO.

En la presente explotacion del camino, hay tres trenes diarios para pasajeros y carga de Eten á Chiclayo, de ida y regreso.

Dos á Lambayeque y Ferriñafe de ida y regreso.

Uno á Pátapo de ida y regreso.

Todos los trenes paran en las estaciones intermedias para pasajeros y carga.

El número de trenes diarios parece suficiente para las necesidades actuales del público.

La explotacion del camino y el manejo de todas sus dependencias están sistemáticamente bien conducidos.

El superintendente del camino me ha informado que el trasporte de carga habia aumentado considerablemente en los últimos cuatro meses y las tendencias eran todavia de considerable aumento, en cuyo caso habrá necesidad de mayor número de carros de carga, sin aumentar el número de locomotoras, á menos que los productos agrícolas del valle aumenten notablemente por medio de un sistema de irrigacion en mayor escala.

El abasto de combustible para el camino, como tambien para la factoría en el puerto de Eten, se obtiene en diferentes puntos de la línea, y es la leña superior del "algarrobo."

La mejora del tráfico en la línea

de Eten parece depender principalmente sobre el aumento de produccion del valle de Lambayeque, que en la actualidad está limitada, considerando la gran área de tierra susceptible de riego fácil, la fertilidad del terreno, salubridad del clima, caudal de agua y poblacion.

De los informes que he recogido y de mis propias observaciones he llegado á adquirir el convencimiento de que hay suficiente caudal de agua, al año, en el valle de Lambayeque, para regar eficazmente (si se distribuye convenientemente) 100,000 hectáreas, fuera de las que actualmente se cultivan.

Un sistema de irrigacion conveniente, para regar una parte del valle de Lambayeque, abajo del Combo, y al norte y oeste de Ferriñafe, aumentaría considerablemente el tráfico y los beneficios del ferrocarril de Eten; y cuando se considera la área ilimitada del terreno fértil, la salubridad del clima y la abundancia de agua que puede utilizarse, con grandes facilidades para el trasporte, se adquiere la seguridad de que son puntos estos que merecen la consideracion de los agricultores, capitalistas y particularmente de aquellos interesados en el ferrocarril de Eten; porque si las tierras al norte y al oeste de Ferriñafe se regáran, aunque no fuera sino la tercia parte, pueden estas darle al camino en productos por lo menos mil toneladas de flete diariamente.

Para regar las tierras para el cultivo de la caña y otros artículos de gran valor y de produccion segura, habrá que depositar agua en la vecindad; y aquel sistema de terraplenes, no es solamente practicable, sino conveniente donde el área de los terrenos es tan extensa para la poblacion actual, como lo es en el valle de Lambayeque, y muchos otros en la costa, donde el caudal de agua durante cuatro ó cinco meses del año es muy abundante: todo ó parte puede depositarse, para utilizarse en el riego menos la parte perdida por la absorcion y evaporacion, una vez que el caudal del rio disminuye.

Este sistema de irrigacion una vez propiamente estudiado y prácticamente demostrado, estoy convencido que probará ser el mas económico, que pueda usarse en la parte baja del valle de Lambayeque, así como en muchos otros puntos de la costa, donde el caudal de agua durante cierto tiempo del año es excesivo, pero no de suficiente duracion para la irrigacion en grande escala para el cultivo de la caña y otros ramos de productos valiosos.

Dios guarde á U. — Firmado.— ALFREDO DUVAL— Ingeniero de Estado.

Lima, Noviembre 15 de 1873.

Oficio de remision.

Lima, Noviembre 27 de 1874.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Señor Ministro.

La Junta Central tiene el honor de elevar al conocimiento de ese Ministerio el informe que el ingeniero señor Duval ha pasado á esta junta en cumplimiento de las instrucciones que se le dieron para que inspeccionase el ferrocarril de Eten con todas sus obras accesorias.

Por él se verá que el referido camino está bien construido y ofrece las mayores seguridades que puede exigirse de un camino, como tambien sus ramales, obras de arte y demas accesorios.

El muelle presta los mejores servicios al público, y además ofrece ser de gran utilidad para el Gobierno, una vez que se haga el carguío de guano en las islas de Lobos, debido á la facilidad que presenta para aprovisionamiento de víveres y agua á los buques de esas islas.

Las estaciones, además de ofrecer todos los requisitos del tráfico, están bien construidas y su taller

es de lo mas completo y se halla provisto de una maquinaria de excelente calidad.

La Junta Central de Ingenieros en vista del informe referido, opina por que el Supremo Gobierno pueda ordenar que dicho camino se abra al tráfico público, previa aprobacion de sus tarifas para pasajeros y carga.

Dios guarde á US., S. M.—Por la Junta Central, el Vicepresidente (Firmado)—EULOJIO DELGADO.

Jurisdiccion contenciosa.

Lima, Enero 27 de 1874.

Siendo á los Tribunales de la República á los que corresponde resolver las cuestiones contenciosas, y hallándose en este caso aquella á que se refiere en esta solicitud el representante de la empresa del ferrocarril de Eten, segun ha opinado el fiscal de la Corte Suprema en su vista que precede; se declara el Gobierno incompetente para entender en ella; pudiendo dicha empresa hacer uso de su derecho donde viere conveniente.

Póngase esta resolucion en conocimiento del interesado, y archívese junto con sus antecedentes.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Tarifa.

Lima, Febrero 19 *de* 1874.

Vista la tarifa de los fletes que la empresa del ferrocarril de Eten se propone cobrar en esa línea, y que ha sometido á la resolucion del Gobierno, en cumplimiento de la cláusula 6ª del decreto de 3 de Julio de 1867; y considerando que los precios en ella fijados son equitativos, segun lo ha expuesto en su informe la comision que en 22 de Diciembre último se nombró para que la examinase: apruébase en todas sus partes, autorizando en consecuencia á dicha empresa para que la ponga en práctica hasta que las circunstancias exijan su modificacion.

Regístrese y comuníquese, dando las gracias á los señores comisionados Boza y Sterling por la manera satisfactoria como han llenado el encargo que se les hizo.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Se abre al tráfico público.

Lima, Marzo 28 *de* 1874.

Visto este recurso del director gerente de la empresa del ferrocarril de Eten, en que pide el respectivo permiso para abrir definitivamente al tráfico público dicho ferrocarril y el muelle que le es anexo, y considerando que de los antecedentes agregados y especialmente del informe del ingeniero D. Alfredo Duval que por encargo del Gobierno reconoció esas obras, aparece que ellas se encuentran bien construidas, ofreciendo todas las seguridades posibles, lo mismo que los ramales de la línea, obras de arte y demas accesorios; accédese á la expresada solicitud, y en consecuencia se declara que queda autorizada la empresa para abrir dichos ferrocarril y muelle al tráfico público en los términos de la concesion de 3 de Julio de 1867.

Regístrese, comuníquese y dense al interesado las copias que necesite.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Ferrocarriles de Huacho á Lambayeque y de Huacho á Puente Cochas.

Estudios á Lambayeque.

Lima, Enero 22 de 1869.

Estando autorizado el Ejecutivo por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para ordenar los estudios de las vias férreas que fuere conveniente implantar en la República, con el fin de que conocida su utilidad y practicabilidad, se proceda á la ejecucion de los trabajos definitivos; y deseando el Gobierno que se plantifiquen todas aquellas vias férreas que fueren posibles, por ser este un medio que contribuirá muy especialmente al engrandecimiento de la República, se dispone: que se proceda á hacer los estudios preliminares de un ferrocarril desde Huacho hasta Lambayeque; y en consecuencia, se acepta la propuesta que hace D. Andrés Alvarez Calderon para emprender dichos estudios en los mismos términos que por suprema resolucion de 21 de Setiembre último, se concedió á D. Enrique Meiggs los del ferrocarril á Jauja.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura.—Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Estudios á Puente Cochas.

Lima, Abril 23 de 1869.

Estando autorizado el Gobierno por ley de 8 de Noviembre de 1864 para que se hagan los estudios y trazos de todas las líneas férreas de la República, que sean convenientes; se acepta la propuesta de D. José Amancio Castillo para que haga los estudios de la via férrea de Huacho al puente de Cochas del rio Barranca; y de ese punto por la quebrada Llaclla ú otra mejor senda, que pase por los llanos de Sampa, hasta la villa de Recuay, en los mismos términos que se le concedió á D. Enrique Meiggs por resolucion de 22 de Setiembre último.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la respectiva escritura.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Ferrocarril de Huacho (salinas) á Playa Chica.

Extracto.

La tenaz resistencia del Poder Ejecutivo á hacer esta concesion á los señores Miró Quezada, no obstante la general buena voluntad con que á todos los solicitantes se prestaba y daba calor y mano fuerte; su empeño en rechazar la propuesta, á pesar de haber ántes accedido á una igual para el mismo fin, y á pesar de los informes fiscales, de la Comision Permanente, de la resolucion legislativa que hizo la concesion y el Ejecutivo no promulgó ni quiso cumplir;— todo eso da vivo interés legal á este expediente. Mas para no hacerlo demasiado largo, atenta la pequeñez relativa del ferrocarril, se hace un extracto únicamente de los

ANTECEDENTES.

En 1867 y Noviembre 19, D. Miguel M. de Ingunza y D. Joaquin Miró Quezada pidieron al Gobierno privilegio por 25 años y propiedad perpétua de la línea para establecer un ferrocarril entre las salinas de Huacho y el puerto de Playa Chica por vapor ó por fuerza animal.

La Seccion de Obras Públicas informó que á la anterior solicitud le faltaban planos, perfiles y presupuestos, condiciones de construccion, distancia, naturaleza del terreno, tarifa, fechas de los trabajos, fianzas etc., cosas todas necesarias en materia de obras públicas.

Propuso sin embargo la concesion como se pedia, pero sin perjuicio de otras empresas, ó que se hiciera por un término menor á condicion de entregar luego el camino al Estado ó á la municipalidad.

El 21 de Noviembre se mandó presentar los planos, y con audiencia de la Junta de Ingenieros, se dió en Diciembre 12 vista á los interesados.

Contestóla en 18 D. Joaquin Miró solamente, pidiendo se le dejase libre eleccion entre el vapor y la fuerza animal; derecho de cobrar 25 pesos por el 100 de piedras canteadas y 14 por las de barco, con reserva de bajar los precios, pero no subirlos; sin hacer mencion del pasaje de personas, por ser de carga solamente el camino proyectado.

Así quedaron las cosas hasta que en 1868 y Setiembre 14 Miró Quezada Hermanos pidieron construir de su cuenta un ferrocarril de vapor ó para animales, cobrando por flete 25 pesos el 100 de piedras canteadas y 14 por las de barco.

Solicitaron libre importacion del material y concesion de terrenos valdíos. Declararon que estaban de acuerdo en todo con lo dispuesto en el expediente anterior de Ingunza y Miró Quezada y renunciaron el privilegio, contentándose con la simple licencia.

En Octubre 13 informó la municipalidad de la provincia de Chancay que el Presidente Castilla habia negado dicho privilegio á D. Roque de los Heros por no autorizar un monopolio; que D. Domingo M. Rivas solicitó lo mismo y el fiscal señor Paz Soldan pidió que se oyera á la municipalidad y esta informó contra el monopolio.

En 300 años que se han explotado las salinas, se han empleado 300 braceros que han propendido al progreso de dicha industria.

La explotacion nunca pasó de 60 á 70,000 piedras que á 10 pesos el 100 las de barco y de 18 las canteadas, dejan por acarreo 8000 pesos.

De 66 á 67 la explotacion fué de 100,000 piedras, y esto por excepcion.

El ferrocarril, pues, no dejará cuenta; y solo se busca el monopolio de la sal, arruinando con él á 150 familias que de esto viven.

Lo estrecho del camino cerraría además el paso á las árrias y carretas que abastecen el puerto, de tal suerte que siempre hay 15 ó 20,000 piedras en depósito.

Los trenes al pasar destruirian el piso de sal que con las aguas se humedecería y obstruiría á su vez el camino.

Mas si se otorga el permiso, que sea, designando la municipalidad el trayecto ó via, fijando la estacion en la Huerta, y pagando el flete á 10 pesos el 100 de piedras de barco y 18 pesos el de las canteadas; que no se introduzcan chinos para quitar el trabajo á los indígenas; que pase la propiedad al Estado dentro de 20 años; que la municipalidad fije los depósitos, y que se dé una garantía de 15,000 pesos para responder al cumplimiento de lo que se pactare.

Tal fué el informe para Rivas; y la municipalidad lo reproduce y pide que se deje existente la libertad de la industria.

El alcalde D. Pedro Reques rafica la anterior negativa y lo mismo el prefecto D. Pedro Balta. (Noviembre 5.)

Miró Quezada Hermanos impuestos de los anteriores informes los rebatieron y todo pasó al fiscal de la Corte Suprema.

Los mismos señores pidieron el 25 copia del despacho de 350 toneladas de rieles y clavos que por el "Maravilla" Gibbs y Cª habian introducido en Playa Chica y ellos dijeron que eran para el ferrocarril. Dióseles la copia, en que no consta el destino de los rieles; pero los peticionarios bien lo manifestaron en su nuevo escrito en que pidieron, el 27, pasase con el expediente al fiscal.

Este (señor Ureta) opinó en Diciembre 24 que se diera el permiso.

En 3 de Abril de 1869, mandó el Gobierno examinar el asunto por un ingeniero, que lo fué D. Federico Hohagen.

Mas como se hallase demasiado ocupado, los interesados presentaron en 7 de Mayo, por evitar tardanzas, un informe de los ingenieros Backus y Blume aprobando el proyecto y combatiendo los argumentos de la municipalidad.

Propuesta para la construccion.

Excmo. Señor.

Domingo Miguel Rivas, vecino de esta capital, ante V. E. respetuosamente me presento y digo: que llevado del deseo de facilitar la exportacion de la sal que se saca de las salinas de Huacho, y prestar así el doble servicio de favorecer la explotacion de ese artículo de primera necesidad y de que los consumidores la obtengan á menor precio, he resuelto establecer por

mi cuenta un ferrocarril de sangre que partiendo de dichas salinas, venga á terminar á la caleta de Playa Chica, en donde debe verificarse el respectivo embarque. Con tal objeto y sin que el Supremo Gobierno preste á mi empresa garantía alguna y sí solo la proteccion que merecen todas las obras de utilidad pública, someto á la decision del ilustrado Gobierno de V. E. la siguiente

PROPUESTA.

1º Me comprometo á establecer á mi costa un ferrocarril de sangre desde las salinas hasta Playa Chica, para la exportacion de sales, estableciendo las respectivas acciones, y usando en la via de buenos materiales.

2º En el término de diez y ocho meses y salvo casos fortuitos ó imprevistos, dejaré expedita dicha línea; entendiéndose que dicho plazo comenzará á correr desde la fecha de la resolucion que ponga término á la presente solicitud.

3º El Supremo Gobierno concede á la empresa el uso de todos los terrenos de propiedad nacional, de que se necesite para la construccion de la via y para las respectivas oficinas.

4º Todos los artículos que se introduzcan para la construccion y servicio del ferrocarril proyectado, estarán libres de derechos fiscales.

5º Los operarios empleados por la empresa estarán exceptuados del servicio militar.

6º Durante el término de cuarenta años contados desde que esté expedita la via férrea, nadie podrá establecer otra línea entre los puntos, ya indicados, de las salinas y Playa Chica.

7º Vencido el término de que se encarga la cláusula anterior, pasará la línea con sus oficinas y todos sus útiles á ser de la propiedad del Estado.

8º La empresa cobrará por el trasporte de la sal dos centavos de sol, por milla en cada quintal.

Bajo las bases que quedan puntualizadas y en atencion á la utilidad de la obra proyectada y al fuerte capital que tengo que desembolsar para llevarla á cabo, no dudo que V. E. accederá á mi propuesta.

Y con tal objeto á V. E. suplico se digne decretar como solicito y es justicia.

Lima, Febrero 6 de 1868.—Excelentísimo Señor.—DOMINGO M. RIVAS.

Acéptase la propuesta.

Lima, Febrero 21 *de* 1868.

Siendo una de las principales miras del actual Gobierno propender á toda clase de mejoras locales; admítese la propuesta de D. Domingo Miguel Rivas, para establecer un ferrocarril de sangre en las salinas de Huacho; convóquense licitadores para que dentro del término de 15 dias, que principiarán á contarse desde que se publique este decreto, y el pedido que lo motiva, se presenten directamente á este Ministerio.—ESCOBEDO.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El fiscal dice: que reducida la solicitud de los señores Miró Quezada Hermanos á los términos de su escrito de fojas 8, es decir, á solicitar un simple permiso sin garantia alguna ni responsabilidad de parte del Gobierno, para construir un ferrocarril para el mineral de las salinas de Huacho al embarcadero de Playa Chica, no hay á juicio de este ministerio, inconveniente alguno para que se le dé por V. E. una acogida favorable.

Las razones aducidas contra esta obra por la municipalidad de Huacho y por el prefecto de este departamento, no son en manera alguna atendibles. Ellas son, en resúmen, las mismas que generalmente oponen á las vias férreas el espíritu de retroceso y los mal comprendidos intereses individuales.

Se dice que hecho el ferrocarril desaparecerían el arrieraje y la industria carretera. Léjos de ser este un mal, es benéfica conveniencia, cuya realizacion debe impulsarse y protegerse. La luz del progreso así lo exige en bien de los intereses generales. A los caminos de herradura sustituyeron los carreteros y á estos los ferrocarriles. Tal vez mañana los ferrocarriles tengan que ceder ante otro mas fácil, cómodo y rápido medio de comunicacion. La razon que hoy se alega por la municipalidad de Huacho contra el ferrocarril, es la misma que ántes se alegó contra las vias carreteras, y tal vez la que se alegaría contra el arrieraje mismo cuando la sal se conducía á espalda de los indios.

Se añade que á la sombra de la concesion para el ferrocarril, se pretende establecer un monopolio para la exportacion de la sal. Esta alegacion carece de fundamento; desde que la industria libre para la explotacion de la sal no queda en manera alguna limitada, ni aun habrá monopolio en la conduccion, pues aparte de que cada cual conducirá sus sales empleando el medio que crea conveniente, no siendo privilegiado este ferrocarril, mañana puede construirse otro ú otros.

Afirma la municipalidad que el ferrocarril destruirá la parte del mineral por donde transitare. Como sobre esto no hay mas prueba que la palabra de los que manifiestan tan interesado empeño para que el ferrocarril no se lleve á cabo, no puede ser aceptado, y en todo caso es manifiesto que el ferrocarril no producirá á ese respecto mayor mal que las mismas carretas, cuyo peso gravita mas sobre el terreno que un tren del ferrocarril.

Se han agregado á este expediente documentos que comprueban que, confiados los solicitantes en la garantía constitucional á la libertad de industria, y en la proteccion que á las vias férreas presta el actual Gobierno, han comprado ya los materiales para una obra en la que supusieron con razon, no habria inconveniente alguno. Se ve, pues, que los solicitantes son verdaderos empresarios y no como suele acontecer, meros especuladores de concesiones de este género.

V. E. ha concedido además á los solicitantes el permiso para desembarcar por la caleta de Huacho los rieles, clavos etc. que deben emplearse en la obra. Este permiso acredita por lo ménos, que el Supremo Gobierno ha comenzado á prestar su aprobacion al ferrocarril mencionado, pues, si así no fuera, carecería de objeto.

A juicio de este ministerio, el Supremo Gobierno debe, pues, conceder el permiso que se solicita, pudiendo declarar que esta concesion sirva de regla general para todas las que bajo de igualdad de circunstancias se soliciten en adelante. Esta declaratoria tiene por objeto el que llegue á conocimiento de todos la buena disposicion en que el Gobierno se encuentra para prestar su proteccion á las empresas de ferrocarriles.

Mas como es preciso evitar con medidas eficaces que se haga de concesiones como la presente, un objeto de especulacion con daño de los intereses públicos, V. E. puede señalar un término dentro del cual deberá concluirse la obra, bajo la condicion precisa de que si así no sucede, habrá caducado de hecho la concesion.—Al efecto, se podrá tambien exigir una fianza que sin perjuicio de la caducidad de la concesion, se hará efectiva si el ferrocarril no se construye en el término señalado.—Lima, Diciembre 24 de 1868.—URETA.

Informe de los ingenieros Backus y Blume.

Lima, Mayo 5 de 1869.

Señores Miró Quezada Hermanos.

El ingeniero de Estado que suscribe, cumpliendo con la honrosa comision que UU. se han dignado

encomendarle, se complace en reproducir las mismas consideraciones que con tanta lucidez ha expuesto el señor fiscal de la Corte Suprema en su vista de f. 24 y 25.

En efecto, señores, cualquiera que examine el mapa universal, desde luego se convencerá de que los pueblos mas cultos, mas felices y mas prósperos son precisamente aquellos en que mas abundan las vias de comunicacion interiores y exteriores. El desarrollo de la industria y del comercio no se concibe sin el auxilio de ése poderoso elemento que todo lo abarata y facilita. Y tan es así que allí en donde la iniciativa individual no es bastante á dar cima á ese género de empresas, el Gobierno ayuda á su realizacion con todos los medios de que puede disponer. Esto ha hecho la Francia, esto ha hecho la Inglaterra, y actualmente lo están haciendo los Estados Unidos de América con el gran ferrocarril del Pacífico.

Suponer como gratuitamente lo hace la H. municipalidad de Huacho, que el establecimiento del ferrocarril en cuestion arruinaria á los trabajadores de las salinas y serviria de base á un odioso monopolio, es aventurar opiniones reñidas completamente con los principios mas elementales de la economía política. Los argumentos que hoy se emplean contra el citado ferrocarril, se han venido usando desde tiempo inmemorial contra todo innovacion y si ellos hubieran prevalecido por desgracia, no estaria disfrutando el mundo de los inmensos beneficios que ha producido al hombre la aplicacion de las máquinas y del vapor á las artes y á la industria.

Los términos claros y precisos en que está redactada la solicitud de UU., alejan todo temor respecto á la idea de monopolio, desde que en ella no se pide privilegio ni subvencion del Estado. Su objeto es tener á su servicio y al del público un medio de comunicacion que necesariamente tiene que llegar á ser mas fácil, mas rápido y mas barato que el que actualmente se emplea para el acarreo de las sales. Si así no sucede, si los arrieros y carreteros pueden, como infundadamente se sostiene, prestar ese servicio con mas ventajas para el comercio, ¿por qué oponerse á la construccion de la via férrea? Ustedes, como claramente lo dicen en su propuesta, léjos de temer la competencia, dejan el campo libre á todos los que quieran hacerla, ora sea aumentando el número de mulas y carretas, ora sea estableciendo otro ferrocarril. Pero es razon desprovista de todo fundamento, y hasta ridículo presentar la existencia del arrieraje y del carretaje como un argumento incontestable contra la concesion del permiso que se solicita; pues de no ser así, ni el telégrafo, ni las líneas de vapor, ni los ferrocarriles jamas se hubieran implantado en la República.

Y aun dado caso de que fuera cierto que la empresa que ustedes representan, se propusiera monopolizar el ramo de la sal desplegando mayor suma de dinero y de actividad, no sería en verdad el medio mas legítimo y racional de combatir esa dañada intencion, el prohibir la construccion de una obra que indudablemente ha de redundar en beneficio de la misma comunidad cuyos intereses se pretender fomentar violando palmariamente las bases de la constitucion de la República.

Tampoco se nos alcanza cuáles puedan ser razones en que se funda la H. municipalidad de Huacho para afirmar tan asertivamente que el establecimiento de la via férrea causará notable perjuicio al mineral impidiendo el libre curso de las aguas; pues la observacion que en apoyo de su asercion, se hace refiriéndose al efecto producido por el uso de las carretas, se halla satisfactoriamente contestada en el tercer reparo del escrito presentado por UU. en 9 de Noviembre.

Ademas los señores municipales no deben ignorar que la buena construccion de la via exigirá, y creo que así se hará, donde lo creyere conveniente el ingeniero encargado de la obra, la construccion de acéquias y alcantarillas indispensables para dejar libre el curso de las aguas cuya desaparicion tan ligeramente se lamenta de antemano. Tampoco tiene ningun fundamento la asercion de que la via férrea estorbará el tráfico á las carretas y mulas, pues no hay ningun sitio en el trayecto que sea tan estrecho que presente el menor peligro porque se encontráran dos ó mas carretas.

De otros hechos que arroja el expediente de que me ocupo, se ve claramente que la empresa tampoco trata de especular, como ya ha solido hacerse, con la gracia y privilegios concedidos por el Supremo Gobierno; y es tan manifiesto lo que acabo de observar, que el Gobierno con fecha 21 de Noviembre último, concedió el permiso correspondiente para desembarcar por la caleta de Playa Chica todos los útiles necesarios para la plantificacion del mencionado ferrocarril.

Las razones que he aducido y otras no menos poderosas, que no podrán dejar de pesar en el ánimo del Jefe Supremo de la Nacion, tan dispuesto á favorecer todas las obras y empresas encaminadas al fomento y desarrollo de las fuentes de riqueza que encierra el vasto territorio de la República, demuestran de un modo evidente la justicia y conveniencia del proyecto en cuestion, y el derecho que á UU. asiste como empresa particular y privada para esperar del Gobierno una concesion fundada, como lo ha dicho el señor fiscal, en la proteccion que la Constitucion y las leyes conceden á la propiedad y la industria libre.

Deseando sinceramente que UU. obtengan los nobles fines que se proponen, tengo la honra de reiterar á UU. las seguridades de alta consideracion y aprecio con que soy de UU. atento y seguro servidor. —GERRIT S. BACKUS.

Señores Miró Quezada Hermanos.

Muy señores mios.

Cumpliendo con la comision que UU. han tenido á bien confiarme, reproduzco el informe que precede, sin que tenga nada que agregar á los informes tan claros y exactos del señor fiscal Ureta y del ingeniero señor Backus.—S. S. S.—FEDERICO BLUME.

No ha lugar á la solicitud de Miró Quezada y Hermanos.

Lima, Mayo 26 de 1869.

Oponiéndose la municipalidad y el vecindario de la villa de Huacho, á la concesion que solicitan los señores Miró Quezada y Hermanos para construir un ferrocarril entre las minas de sal de Huacho y la caleta de Playa Chica; se declara sin lugar la expresada solicitud.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.— FERREYROS.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Miró Quezada y Hermanos solicitan que V. E. se sirva reconsiderar la suprema resolucion de 26 de Mayo, y que se les conceda la necesaria licencia para plantificar por su cuenta y sin privilegio un ferrocarril entre las salinas y Playa Chica de Huacho. El fiscal encuentra fundada en ley su peticion y digno de V. E. acceder á ella, que ha dado y diariamente da impulso á todas las empresas que tienden al desarrollo de la industria nacional y de las que no debe ser una excepcion la solicitada y que ninguna ley contradice.

Es innecesario esforzarse en manifestar la justicia de los peticionarios por la copia de legales razones que contiene el dictámen ex-

pedido por el señor Ureta, en 4 de Diciembre de 1868, que se lee á f. 24, y el inserto en el anterior recurso, que satisfacen completamente á las desvalidas é injustificables causales con que la Municipalidad de Huacho ha pretendido sostener su desautorizada oposicion. Por ello se contraerá el fiscal á examinar el único fundamento aducido en la resolucion, porque sin duda V. E. ha reconocido en su recto juicio, que las demas razones de contradiccion no eran buenas ni admisibles por un Gobierno ilustrado.

La oposicion de la municipalidad y vecindario de Huacho á la concesion solicitada, nada son, ni valen para impedir que se plantifique esta ó cualquiera otra empresa. La libertad del trabajo, la libertad de la industria y todas las demas libertades, son derechos, son garantías, no concedidas sino simplemente reconocidas en las constituciones políticas. Por eso la nuestra en su artículo 23 ha declarado, que todos pueden ejercer libremente cualquiera industria, que no se oponga *á la moral, á la salud ó la seguridad pública*. Fuera de estas tres no hay otras prohibiciones. La de interes público ó privado se decide indemnizando préviamente al propietario. No encontrándose comprometido ninguno de los tres casos exceptuados para el ejercicio de la industria proyectada, la garantía que declara la Constitucion á los peticionarios quedaría ilusoria, y la oposicion que se les hace podria tambien calificarse de expoliatoria, no probándose de una manera satisfactoria, que concurre alguna de dichas excepciones. A todas luces es evidente que un ferrocarril no puede ser opuesto ni á la moral, ni á la salud, ni á la pública seguridad. Aunque en los Estados Unidos el respeto á la propiedad es verdaderamente inviolable y sagrado, la ley reconoce el derecho de expropiacion, bajo ciertas formalidades, para un *camino*, una *calle*, un *canal*, un *ferrocarril*. Para todos los demas la ley garantiza el derecho particular contra un interés, que no es mas que el de una corporacion ó de un barrio.

Las razones, ó mas bien sofismas económicos, que el egoismo y el interés de algunos suelen oponer á toda empresa nueva, han sido y serán los mismos que se opondrán y se han opuesto á cuantas vayan plantificándose, mientras la experiencia y la ciencia no vayan tambien manifestando la ventaja de la ámplia libertad del trabajo. Si sus razones hubiesen sido escuchadas, el mundo habria quedado estacionario y en perpetua inercia, de cuyo lamentable estado se han emancipado aquellos paises, en los que la libertad de la industria se ha visto desembarazada de trabas inútiles y de reglamentos perniciosos y opresivos.

Ninguna municipalidad tiene mas atribuciones, personería, ni derechos que los que las leyes les han concedido y sobre los negocios que les han designado. La resolucion legislativa de 21 de Julio de 1867, aplica á la villa de Huacho, como fondo municipal, el impuesto de medio real por cada piedra de sal que se extraiga de sus salinas, y en su artículo 2º declara: que *es libre para todos los peruanos la extraccion de dicha sal, sin otro gravámen que el establecido en el artículo anterior*. Pueden, por tanto, extraerla en hombros, en acémilas, en carros ó ferrocarriles, porque los instrumento ó vehículos, que para ello se empleen, son accidentes que nada influyen en la esencia de la concesion. Excluir uno solo de esos medios, es restringir la libertad que la ley ha concedido á todos y que el Gobierno debe hacer respetar.

Pero la municipalidad de Huacho no representa por su propio derecho, que no es atacado, sino por el personal de los vecinos que es privado, que ellos solos deben hacer valer y que no pueden ser representados por ella, á quien ningun poder han conferido, ni la ley

ha otorgado. Concederles pues una atribucion, como la que les reconoce la resolucion de 26 de Mayo, sería darles ingerencia peligrosa en todos los intereses y negocios públicos. Ninguna empresa podria verificarse sin su beneplácito, desde que bastase su oposicion y se aceptase como un veto absoluto, que dejase en suspenso hasta los derechos y garantías que la Constitucion reconoce en todos.

El artículo 8º de la ley de privilegios dispone únicamente, que se oiga á las municipalidades cuando se soliciten patentes de invencion ó introduccion de alguna nueva industria ó método desconocido para aumentarla: privilegio que no han solicitado ni solicitan Miró Quezada Hermanos. Tampoco ha intervenido la municipalidad de Huacho, promoviendo accion propia de su institucion sino como informante, calidad que no ha podido extenderse á otro objeto que al designado, ni á darle personería en negocio ageno, aunque se haya abrogado la de los vecinos, cargadores ó arrieros, á quienes considera perjudicados, y que si lo fuesen, podrian hacerlos valer en el modo y forma señalados por la ley. El establecimiento de un ferrocarril es una verdadera obra nueva, que si perjudica á alguno, puede oponerse y denunciarla conforme al título 7º seccion 1ª libro 2º del Código de Enjuiciamientos.

El artículo 347 designa las personas que gozan del derecho de pedir inspeccion y en cuáles casos. Si los vecinos por quienes se representa se considerasen dañados, expedito tienen su derecho, que siendo personal, nadie puede alegarlo sin especial poder de ellos. En el expediente no se encuentra la oposicion de uno solo. Por el contrario, el dia trece del corriente se han reunido en Huacho doscientas cincuenta personas para protestar contra los manejos de algunos, que por medrar en sus especulaciones y monopolios han engañado al Gobierno atribuyendo al vecindario deseos y pretensiones que no abriga. En esa acta concluyen los firmantes pidiendo á V. E. que atienda su clamor á nombre de la civilizacion, de la justicia y del derecho, para que otorgue el permiso solicitado, para la plantificacion de una obra urgentísima, en nada gravosa á la nacion. Con hechos positivos está destruida la suposicion de que el vecindario de Huacho se oponia al proyecto del ferrocarril, que indudablemente serviria para aumentar la industria y para desarrollarla de varios modos, dando trabajo mas provechoso á los mismos que se supone damnificados.

A las anteriores razones de incuestionable justicia, deben agregarse otras especiales, que favorecen la reclamacion de los peticionarios; ellos emprendieron su trabajo é invirtieron sus capitales, confiados en la palabra y bajo la seguridad que les ofrecia el Gobierno establecido, reconocido y obedecido por toda la nacion, de proteger á cuantos quisiesen hacer propuestas para construir caminos.

Estimulados por esa promesa y creyendo en que no sería vana ni burlada, hicieron traer de Europa los rieles y materiales para su empresa. V. E. les concedió licencia para desembarcarlos en la caleta de Huacho; compromisos tan solemnes no pueden quedar rotos por la supuesta oposicion del vecindario de Huacho que, por cierta y fundada que fuese, apenas podria admitirse, indemnizando á los contradictores los daños y perjuicios causados por la pérdida de una esperanza frustrada, que es un derecho adquirido, cuando se dieron seguridades para concebirla y ponerla en ejecucion. Es una regla general de justicia que no se niega los fines á quien se concedió los medios. Leyes generales, Constitucion, promesas solemnes, hechos consumados, conveniencias públicas, el apoyo de una gran parte del mismo vecindario de Huacho, todo induce á V. E. á

reconsiderar la resolucion de 26 de Mayo, y á conceder el permiso solicitado por Miró Quezada Hermanos en los términos del dictámen fiscal de fojas 24 que reproduce el que suscribe.

Lima, Junio 22 de 1869.—PAZ SOLDAN.

No ha lugar á la reconsideracion.

Lima, Julio 16 de 1869.

Vista la reconsideracion que piden Miró Quezada y Hermanos, del decreto de 26 de Mayo último, para el establecimiento de un ferrocarril entre las salitreras de Huacho y la caleta de Playa Chica; y atendiendo á que la municipalidad de esa provincia, como encargada por su institucion de los intereses comunales, ha representado en union de los vecinos mas notables de la villa de Huacho, para que no se conceda la construccion del expresado ferrocarril, por ser opuesto á los intereses locales de la mencionada villa, y atendiendo ademas á que el acta en que se apoyan los recurrentes para pedir la reconsideracion, ha sido contradicha por la municipalidad, se resuelve: que no ha lugar á la reconsideracion, pedida por Miró Quezada y Hermanos, del citado decreto de 26 de Mayo último.

Rúbrica de S. E. — FERREYROS.

Representacion á la Comision Permanente.

Excmo Señor.

Joaquin Miró Quezada ante la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo, me presento y expongo = que no obstante los respetos que se merece el Supremo Poder Ejecutivo de la nacion, y los deseos que abrigo de que no se separe nunca del camino del deber; una manifiesta trasgresion de las leyes, agravada con el carácter de la mas injustificable injusticia, me obliga á solicitar de este Honorable Cuerpo se digne, en ejercicio de sus altas atribuciones, dirigir al Gobierno las representaciones del caso, para que enmiende la infraccion, y repare los daños que me ha causado con sus resoluciones de 26 de Mayo y 16 de Julio del año corriente.

Para que la Honorable Comision Permanente pueda juzgar con imparcialidad los hechos, y apreciar debidamente la infraccion cometida en daño nuestro, referiré todas y cada una de las circunstancias que han ocurrido, en el asunto que motiva esta representacion.

Hallándonos tranquilos, dedicados á nuestros negocios comerciales en el puerto del Callao, llegó á nuestro conocimiento el aviso oficial publicado en "El Peruano" de 7 de Enero de 1866, por el cual ofrecia el Gobierno aceptar cualquiera propuesta que para construcciones de ferrocarriles se le hiciese, con tal que no hubiese privilegio, garantía ni proteccion pecuniaria del fisco, y de que se otorgasen las fianzas respectivas.

Este aviso fué verdaderamente una invitacion á todos los que quisiesen dedicar sus capitales á obras de ese género, desde luego con la seguridad de que las propuestas serian aceptadas.

Confiados pues, nosotros en la fé pública que nos merecia una disposicion del Supremo Gobierno, la cual, de otro lado, era conforme con los bien entendidos intereses del pais, desde que ningun gravámen imponia al fisco ni á las libertades públicas, concebimos la idea de construir un ferrocarril á nuestra costa, y sin privilegio alguno, desde las salinas de Huacho al desembarcadero de Playa Chica, é inmediatamente comenzamos á realizarla. Practicáronse por nuestra cuenta los estudios y á la vez que nos presentábamos solicitando permiso, encargamos á Europa los rieles, clavos, y demas útiles para la construccion. Hicimos todo esto, es decir, comprometimos nuestros capitales, porque jamás se nos ocurrió siquiera el pensamiento de que

el Gobierno faltase á su fé empeñada, y que la seguridad dada en el aviso de 7 de Enero se convirtiese mas tarde en una burla, como lo demostraré á continuacion.

En 1867 nos presentamos pues, al Supremo Gobierno, y miéntras se tramitaba el expediente, nos llegaron de Europa en el buque "Maravilla" los rieles y otros útiles del ferrocarril, que, prévio el respectivo permiso del Gobierno actual, quien conocia el fin á que estaban destinados, se desembarcaron en Playa Chica.

Como no podia concebirse que el objeto del Gobierno al concedernos el permiso de desembarcar en Playa Chica los útiles del ferrocarril, fuese el que dichos útiles se perdiesen, y con ellos los capitales que representaban, vimos pues en el mencionado decreto una garantía mas de que se realizaria la obra otorgándosenos la licencia pedida.

Presentada al Gobierno nuestra solicitud, tuvo á bien oir préviamente á la municipalidad de Huacho, cuya corporacion opinó en contra, fundándose en que el ferrocarril haria una competencia perjudicial á las carretas y arrieraje con que se mantenian muchas familias, y alegando ademas, que los gastos de la empresa no podian ser compensados, sino estableciendo de hecho un monopolio.

El señor fiscal, doctor Ureta, á quien pasó el expediente, dió su vista de fojas 24, en cuyo notable documento no solo destruye las fútiles razones en que se apoya la municipalidad de Huacho para combatir nuestra propuesta, sino que, reconociendo el pleno derecho en que la fundamos, solicita del Gobierno declare que la resolucion que expida, sirva de regla general para todas las concesiones que bajo de igualdad de circunstancias se soliciten en adelante.

Despues de este dictámen fiscal, los ingenieros de Estado Blume y Backus expidieron sus informes manifestando la conveniencia de que el ferrocarril se construya, y destruyendo con poderosas razones el informe de la municipalidad de Huacho.

En este estado, el asunto pasó á la resolucion del Supremo Gobierno, quien, con sorpresa nuestra expidió la siguiente: — Lima, Mayo 26 de 1869.—" Oponiéndose la municipalidad y el vecindario de " Huacho á la concesion que solicitan Miró Quezada y Hermanos " para construir un ferrocarril entre las minas de sal de Huacho, " propiedad de ese municipio, y la " caleta de Playa Chica; se declara sin lugar la expresada solicitud."

Siendo pues equivocadas las razones en que se fundaba la denegatoria, pedí la reconsideracion, acompañando una acta del vecindario de Huacho, favorable á nuestra solicitud.

Un documento en que constaba que la misma municipalidad de Huacho habia apoyado eficazmente en 1867 la concesion de un ferrocarril con privilegio de veinticinto años, administracion de salinas durante este tiempo, y la facultad de recaudar el arbitrio municipal; y la ley de 23 de Julio de 1857 que, sobre la base de que las salinas de Huacho son de propiedad pública, reconoce en todos los peruanos el derecho de extraer la sal, y crea el arbitrio municipal de cinco centavos por cada piedra.

Destruidos así los únicos fundamentos de la resolucion de 26 de Mayo, el expediente pasó al otro señor fiscal de la Excma. Corte Suprema, doctor Paz Soldan, quien expidió el luminoso dictámen de fojas 40 vuelta, que concluye por opinar en favor de la reconsideracion pedida.

A pesar de todo esto, el Gobierno por resolucion de 16 de Julio último, ha declarado sin lugar la reconsideracion, fundándose en que la municipalidad de Huacho no quiere que se haga la obra, y en

que ella ha contradicho el acta presentada.

Desconocidos pues nuestros derechos, y habiéndose expedido resoluciones que segun la respetable opinion del señor fiscal Paz Soldan, nos ponen en el caso de exigir la indemnizacion de los daños y perjuicios que se nos han causado; ántes de ocurrir por esta accion ante la Excma. Corte Suprema, me veo obligado á demostrar á la Honorable Comision Permanente las infracciones cometidas para que, en obsequio de la justicia se digne ejercitar sus atribuciones constitucionales.

Al artículo 23 de la Constitucion vigente declara que todos pueden ejercer libremente cualquiera industria que no se oponga á la moral, á la salud, ó la seguridad pública; y el artículo 2º de la ley de 21 de Julio de 1857 declara á su vez que es libre para todos los peruanos la extraccion de la sal de Huacho, sin otro gravámen que el establecido en el artículo que crea el arbitrio municipal.

Aunque no existiera pues, la seguridad ofrecida á todos los contratistas de ferrocarriles en el aviso oficial de 7 de Enero de 1866; aunque no se hubiese faltado á la fé pública de esa resolucion administrativa; aunque el actual Gobierno al concedernos el permiso para desembarcar en Playa Chica los útiles del ferrocarril no hubiese sido inconsecuente; aunque no prexistieran los importantes dictámenes de los fiscales de la Excma. Corte Suprema, los informes de dos acreditados ingenieros del Estado, y el acta del vecindario de Huacho; y aunque finalmente no se nos hubiese causado daños que nos arruinaran, por haber creido en la palabra oficial de un Gobierno y el permiso de otro, el artículo constitucional y la ley que dejo citados, bastan para el objeto que me propongo.

Y efectivamente, al garantir el artículo 23 de la Constitucion la completa libertad de industria, solo excepciona aquellas que se oponen á la moral ó á la salud ó la seguridad pública; y por cierto que á nadie puede ocurrirse que un ferrocarril ataque la moral, la salud ó la seguridad pública. A este respecto creo concluyente repetir el razonamiento del señor fiscal Paz Soldan; dice así:

" No encontrándose comprometidos ninguno de los tres casos " exceptuados para el ejercicio de " la industria proyectada, la garantía que declara la Constitucion á " los peticionarios, quedaría ilusoria y la oposicion que se les hace, " podria tambien calificarse de expoliatoria, no probándose de una " manera satisfactoria que concurre alguna de dichas excepciones. " A todas luces es evidente que un " ferrocarril no puede ser opuesto " ni á la moral, ni á la salud, ni á " la pública seguridad. Aunque en " los Estados Unidos el respeto á " propiedad es inviolable y sagrado, la ley reconoce el derecho de " expropiacion, bajo ciertas formalidades para un camino, una calle, un canal y un ferrocarril etc., " etc. "

Resulta pues, que el Supremo Gobierno al negarnos el permiso solicitado para el ejercicio y desarrollo de una industria que no se opone á la moral, á la salud ni á la seguridad pública, ha infringido el artículo 23 de la Constitucion. Pero es todavia mas notable la infraccion de la ley de Julio de 1857, como paso á demostrarlo.

El artículo 2º de dicha ley dispone: " Es libre para todos los peruanos la extraccion de la sal de " Huacho. " De consiguiente, como lo expone el señor Paz Soldan, pueden todos extraer la sal en hombros, en acémilas, en carros, ó en ferrocarriles; porque los instrumentos ó vehículos que para ello se empleen, son accidentes que para nada influyen en la esencia de la concesion. Excluir uno solo de esos medios es restringir la libertad que

la ley ha concedido á todos y que el Gobierno debe hacer respetar.

Lo anterior es lógico y de tal manera convincente, que no deja la mas ligera duda de que al negarnos el Gobierno el permiso solicitado, ha infringido claramente la ley de 1857. Con el mismo derecho que el Gobierno nos prohibe hoy extraer la sal por medio de un ferrocarril, podria mañana prohibir que se extraiga en carros, en acémilas y aun en hombros, quedando entónces perfectamente burlada la libertad de extraccion que la ley concede.

Desde muchos años atras, tanto los Congresos como los Gobiernos, se han ocupado de preferencia en las obras de los ferrocarriles de la República. El objeto de unos y otros ha sido prestar á esas empresas toda la proteccion que necesitasen para llevarlas á cabo. Primeramente se hicieron concesiones como las de las líneas férreas de Lima al Callao y Chorrillos sin gravámen pecuniario del fisco. Como bajo de estas bases no podian emprenderse otros ferrocarriles, se ocurrió al sistema de proteccion, del cual fué un ensayo la línea de Arica á Tacna. Esa doble proteccion (pues se referia al capital y los intereses) parecia muy gravosa y mas tarde se expidió la ley de 8 de Noviembre de 1864, que autorizaba al Poder Ejecutivo para conceder la garantía del 7 por ciento sobre el capital. Hiciéronse sobre este sistema varias concesiones que resultaron ineficaces, hasta que el nuevo método empleado en el ferrocarril de Huacho, indujo al último Congreso á expedir la ley de 15 de Enero del presente año, que autoriza al Ejecutivo á emitir bonos del 6 por ciento de interés y 2 por ciento de amortizacion con destino á ferrocarriles.

Este ligero resúmen de nuestra historia legal en materia de ferrocarriles, acredita que si bien la aspiracion general es que nuestro territorio se halle cruzado de caminos de fierro, la opinion pública y acorde con ella nuestra legislacion, dan la preferencia á los que puedan hacerse sin gravámen del fisco y de los particulares, ó con el menor gravámen de ambos. Por manera que la autorizacion que las leyes conceden al Poder Ejecutivo para hacer concesiones de este género, debe ejercitarse en el siguiente órden: 1º ferrocarriles sin privilegio ni gravámen alguno fiscal: 2º ferrocarriles con privilegio y sin gravámen fiscal; y 3º ferrocarriles con proteccion, dando la preferencia á las propuestas de menor gravámen. Esto lo prescribe no solo el espíritu de las leyes citadas, sino hasta el sentido comun.

Sin embargo, porque la municipalidad de Huacho no presta su aquiescencia para el ferrocarril de las salinas, se nos niega el permiso, cometiendo una injusticia reconocida por todas las autoridades que han intervenido en el expediente; y mientras tanto, se procede al remate del muelle dársena del Callao, contra la opinion respetable de ambas municipalidades, del comercio de la capital y del primer puerto, del Tribunal del Consulado, de los fiscales etc. y todo á pesar de que el asunto estaba pendiente en el Cuerpo Legislativo.

Doloroso es entrar en comparaciones; pero exigiéndolo así mi buen derecho, me es forzoso hacerlo. No es mi ánimo examinar actos cuyo análisis no me corresponde. Si me refiero á otras concesiones es simplemente con el fin de hacer mas patente la injusticia que conmigo se ha cometido.

Considerando, pues, con imparcialidad el tenor y el espíritu de las leyes de Noviembre de 1864 y Enero del presente año, se descubre que el Supremo Poder Ejecutivo al negar el simple permiso para la construccion del ferrocarril de Playa Chica á las salinas, las ha infringido de una manera manifiesta.

Aunque lo que aquí llevo expuesto es suficiente para que ese

Honorable Cuerpo dirija al Poder Ejecutivo la primera representacion, acompaño á mayor abundamiento y solo *ad efectum videndi*, el expediente de la materia y me permito suplicarle se digne tomarlo en consideracion al discutirse el asunto. En él se encontraran los documentos comprobantes, y su contenido todo, especialmente los dictámenes de los dos fiscales de la Exma. Corte Suprema, podria añadir alguna luz á la ilustrada inteligencia y al recto espíritu que en pro de la legalidad anima á los representantes que componen esa Honorable Comision.

La relacion que dejo hecha, es la verdad de todo lo que ha acontecido. Tal vez haya algunas frases ó palabras que se crean duras; pero en tal caso téngase presente que la verdad alguna veces es amarga. Mi ánimo no ha sido ofender con palabras descomedidas al Supremo Gobierno, sino llamar las cosas por su propio nombre, y desde luego yo retiro, y pido que se tenga por no escrita cualquiera palabra que se crea ofensiva. Con cuyo objeto—

A la Honorable Comision Permanente del Cuerpo Legislativo suplico se digne acoger benévolamente esta representacion.

Lima, Agosto 24 de 1864.—JOAQUIN MIRÓ QUEZADA.

Informe del Ejecutivo.

Lima, Setiembre 6 de 1869.

Señor Secretario de la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo.

Con el oficio que US. se ha servido dirigirme el 31 de Agosto último, he recibido el escrito de queja que la casa de Miró Quezada Hermanos ha elevado á ese Honorable Cuerpo, acusando al Gobierno de infractor de la Constitucion y de las leyes, á causa de haberles denegado el permiso que solicitaron para construir un camino de fierro entre las salinas de Huacho y el desembarcadero de Playa Chica.

Aunque el Gobierno abriga la íntima creencia de que la simple lectura de esa representacion y la debilidad de las razones que le sirven de apoyo, bastan para que esa Honorable Comision la rechace, me es satisfactoria la oportunidad que se me ofrece de probar la deferencia que á ese respetable cuerpo profeso, manifestando que el Gobierno, consecuente con su propósito de favorecer y alentar toda empresa de verdadera utilidad pública, no ha faltado á él negando á Miró Quezada Hermanos la concesion que con tanto ahinco han solicitado.

Entrando, desde luego, en la parte legal, se ve que el fundamento único de la casa representante es el que deduce de la supuesta infraccion del artículo 23 de nuestra Constitucion política que declara " libre todo oficio, industria ó profesion que no se oponga á la moral, á la salud, ni á la seguridad pública."

Nadie ignora que, por absoluto que sea un derecho declarado por la ley, está sujeto en su ejercicio á las limitaciones impuestas por la ley misma, porque, si así no fuera, habria que estar incesantemente reprimiendo los abusos de ese ejercicio. Por eso, y aunque el precepto constitucional no imponga mas restricciones que las que se refieren á la moralidad, salud y seguridad pública, no se puede, sin violentar su espíritu, suponer que es lícito ejercer y plantificar una industria que, limitándose á la utilidad privada, comprometa los intereses de otros, se apodere de los terrenos pertenecientes al Estado é imponga, por fin, una servidumbre en un camino real. Tal absurdo no solo es condenado por la legislacion escrita, que garantiza la propiedad agena de todo ataque por parte de la libre industria, sino por el simple sentido comun.

Tratándose muy especialmente de ferrocarriles, las legislaciones de todo el mundo contienen muy ex-

tensas prescripciones restrictivas, y á nadie hasta hoy habia ocurrido que la libertad de industria se extendiera á permitir su construccion sin traba ni embarazo, cada vez que un particular lo solicitara, aunque solo hubiera de ceder en su propio provecho. Si ese fuera un derecho perfecto é incuestionable, inútil era pedir licencia al Gobierno, porque los derechos se ejercen con absoluta libertad de todo poder en tanto que se encierran en sus justos límites.

Atentado hubiera por parte del Gobierno, si Miró Quezada Hermanos quisieran hacer caminos de cualquiera naturaleza dentro de su propiedades, y encontráran oposicion por parte de la autoridad; y en ese caso, bien podrian aducirse las acusaciones de ataque á la libertad y á la propiedad.—No es menos débil y contradictorio al propósito de Miró Quezada Hermanos el apoyo que creen encontrar en la ley de 23 de Julio de 1857. Declara esta que todos los peruanos tienen el derecho de extraer sal de Huacho, y precisamente lo que Miró Quezada Hermanos pretenden, es hacer ilusorio ese derecho resumiendo en sí solos y excluyendo á todos los que en dicha extraccion se ocupan y pueden ocuparse. A poco que se medite sobre este punto, se ve que, lejos de introducirse una competencia provechosa para el público, se intenta nada menos que establecer un monopolio que, como todos los de su clase, tiende al enriquecimiento de pocos sobre la ruina de muchos: en efecto, ni los capitales para otra, porque ese principio, como todos, de los que á ese giro se dedican, ni la importancia total del giro mismo hacen posible la competencia en el caso actual: la casa de Miró Quezada Hermanos seria la única extractora de sal, y no para que de ello resultara ventaja al consumidor peruano, sino para exportarla al extranjero; en una palabra, para matar esa libertad de industria que la ley de 1857 declara en favor de todos los peruanos.

No abriga el Gobierno el pensamiento mezquino de restringir la creacion de nuevas industrias para conservar las antiguas en su estado de retroceso; pero crée que no demostradas la conveniencia y utilidad de las primeras, ni deben fomentarse, ni matar las segundas. En último resultado, Miró Quezada Hermanos pretenden que al solo nombre de un camino de hierro se sacrifique el bienestar de un pueblo; y no se diga que el nacimiento de una industria que abre la puerta está sujeto á las restricciones que imponen los hábitos, los recursos y las necesidades de los pueblos, que deben tenerse presentes en todo caso. Si en Lima, por ejemplo, la construccion de ferrocarriles no ha acarreado la ruina de arrieros y carreteros, es porque las capitales ofrecen muchos y mas variados ramos de ocupacion que los pueblos, en donde el círculo de la actividad humana está limitada por la naturaleza misma (*). Ademas, en esas, como en todas las empresas, se atiende á las ventajas públicas, y no exclusivamente á las privadas; donde aquellas son negativas, no puede exigirse la proteccion directa ni indirecta de los Gobiernos.

Pasaré á otro género de consideraciones que manifestarán á la Comision Permanente hasta qué punto es insostenible la pretension de Miró Quezada Hermanos.

Dicen estos que la palabra y decoro del Gobierno se veían comprometidos en este asunto y que, por lo mismo, estaba este obligado á concederles la licencia que han solicitado. Veamos en qué se hace consistir ese compromiso. En 1866 " ofreció el Gobierno aceptar cual-

(*) En Lima ha continuado el tráfico de carretas con Chorrillos y el Callao, no obstante la existencia del ferrocarril para ambas poblaciones; y es un hecho ya reconocido hoy que en trechos cortos las carretas cuando hay carreteras bien conservadas, hacen competencia ventajosa á los caminos de hierro. — COMPILADOR.

" quier propuesta para la construc-
" cion de ferrocarriles, con tal que
" no se exigiese privilegio, garantía
" ni proteccion pecuniaria."

En virtud de ese ofrecimiento, se presentó la casa Miró Quezada, en Noviembre de 1867, pidiendo privilegio por veinticinco años para establecer el ferrocarril de las salinas, y ademas los terrenos necesarios á la empresa; es decir, pedia lo que el Gobierno no ofreció, ó, mejor dicho, lo que precisamente se negaba á conceder.

La propuesta se presentó lo mas descarnada posible: ni planos, ni estudios, ni presupuestos, etc.; y tan cierto es esto, cuanto que, por decreto de 21 de Noviembre de 1867, se les pidió esos documentos: respecto á tarifas, indicaron que cobrarian 25 pesos por el ciento de piedras canteadas y 14 pesos por las de barco, es decir, 7 pesos mas sobre lo que, por costumbre antiquísima, costaban las primeras, segun aparece del informe de f. 9 expedido por la agencia municipal de Huacho.

Miró Quezada Hermanos variaron mas tarde sus pretensiones, pues en Setiembre del 67 propusieron hacer el camino por su cuenta, renunciando al privilegio, con condicion siempre de que el Gobierno les diera los terrenos necesarios. Esa nueva propuesta fué combatida por la municipalidad de Huacho, y el Gobierno juzgó que las razones aducidas por esa corporacion, no eran desatendibles, considerada la influencia perniciosa que el establecimiento del ferrocarril debia ejercer sobre la exígua fortuna de una poblacion entera; tales fueron, ademas de los motivos antes apuntados, los que sirvieron de base al supremo decreto denegatorio de 26 de Mayo del año corriente. Mientras se sustanciaba el expediente, Miró Quezada Hermanos ocurrieron á un medio sorpresivo, y por lo mismo poco lícito, para tener una prenda que, segun ellos, debia precisar al Gobierno á concederles la licencia.

La casa de Gibbs solicitó y obtuvo permiso para descargar en la caleta de Playa Chica rieles y clavos; y Miró Quezada Hermanos se presentaron en Noviembre de 1868, solicitando que se les diese copia certificada del decreto en que se permitió esa descarga. De este hecho se ha pretendido deducir que el Gobierno manifestaba su voluntad de conceder la licencia para la construccion del camino; y para probarlo así, se pregunta si es posible que el Gobierno, á ciencia cierta del uso á que aquellos materiales se destinaban, podia permitir que se abandonáran en un desierto. ¿Cómo prueban Miró Quezada Hermanos ese aserto? ¿En virtud de qué dato sabia el Gobierno el uso que debia hacerse de esos rieles? ¿Pidió acaso Miró Quezada Hermanos en su nombre la licencia de desembarco indicando su objeto? ¿La concedió el Gobierno con ese objeto mismo? Nada de eso resulta del expediente. Miró Quezada Hermanos interpusieron, como ántes lo he dicho, un nombre que no era el suyo; y aun cuando así no fuera, la licencia de desembarco á nada obligaba al Gobierno ni lo comprometia en manera alguna á conceder la de construccion.

Insístese tambien en que esos materiales de construccion fueron pedidos bajo la fé de la palabra oficial, empeñada en el aviso de 7 de Enero de 1866, y por creerse el asunto exento de todo inconveniente. Si la impremeditacion de un especulador fuera imputable al Gobierno, el argumento dejaría de ser tan extravagante como nuevo. ¿A qué se comprometia la palabra oficial? A solicitar empresarios para la construccion de ferrocarriles, pero no á aceptar toda propuesta, por inconveniente que ella fuese. ¿Acaso se dió en ese aviso facultad para construirlos sin mas que por el hecho de quererlo?

No aparece demostrada con otros

hechos esa plena confianza en la palabra oficial, desde que Miró Quezada Hermanos dicen en su escrito de 23 de Noviembre de 1867 que "tenian dos razones para no " haber mandado levantar los pla- " nos del camino: la primera, que " no era prudente entrar en los de- " sembolsos de esa clase de traba- " jos sin tener seguridad de que se " les concediera el permiso; y la " segunda, que siendo la obra de " poca significacion, no valia la pe- " na de ocuparse de ella tan anti- " cipadamente." — ¿Cómo se concilia la prudencia de no hacer los estudios de una obra insignificante con la imprudencia de pedir materiales mucho mas valiosos que los estudios? ¿La fé en la palabra oficial era mucha para lanzarse en grandes y definitivos gastos y ninguna para los cortos gastos preliminares? Esta es, sin embargo, la lógica de la pasion y del interés, y esos los argumentos con que se ocurre á esa Comision acusando al Gobierno de infracciones que solo existen en el febril cerebro de los que ven escapárseles una especulacion tan provechosa para ellos como desastrosa para un pueblo laborioso y moral.

Terminaré este informe llamando la atencion de ese honorable cuerpo sobre un hecho que resalta del expediente y que hace indispensable el tono de arrogancia con que la casa de Miró Quezada Hermanos enrostra al Gobierno lo que se antoja de llamar infracciones de las leyes.

Ansiosos de aparecer protegidos por la opinion del mismo pueblo á quien se proponen dañar, presentaron el documento de 3 de Junio de 1869, en el cual, bajo forma de una acta popular, se aboga por la construccion del ferrocarril. Aunque las municipalidades son los únicos representantes naturales de los pueblos, el acta indicada serviría á lo ménos para conocer la opinion de una parte del vecindario, si no fuera cierto que las personas que la suscriben son las mismas que ya habian combatido la empresa, mediante otra acta publicada un mes antes en "El Nacional," y que muchos de esos individuos no saben leer ni escribir. El número de aquel periódico en que se registra el acta de oposicion, corre en este expediente, y los documentos oficiales que se ven á continuacion de él, prueban á toda luz que no se ha desperdiciado medio para revestir la pretension de documentos y hechos que la apoyáran.

Muy á pesar mio me he extendido en este informe mas de lo que debiera; pero mi propósito ha sido comprobar que si acusacion absurda se ha elevado alguna vez contra el Gobierno, ninguna lo ha sido ni lo será mas que la presente. El Gobierno que aspira á que todo el territorio peruano se cruce de cómodas vias de comunicacion, no habria ciertamente relajado sus deseos en una vez, si no estuviera persuadido de que iba á dar fomento á una empresa de interés puramente privado, con daño de una poblacion de muy limitada industria.

No hay, pues, ley alguna infringida, ni mucho ménos infracciones de aquellas sobre que deba ejercerse la vigilante accion de ese honorable cuerpo; y el Gobierno espera con harta fé que se servirá declarar que las alegaciones de Miró Quezada Hermanos no pueden servir de fundamento al ejercicio del derecho concedido á esa Comision por el artículo 105 de la Constitucion del Estado.

Dios guarde á U. S. — RAFAEL VELARDE.

Representacion al Congreso.

Excmo. Señor.

Miró Quezada Hermanos, del comercio del Callao, ante V. E. con el debido respeto decimos: que acompañamos un expediente que hemos seguido ante el Supremo Gobierno, con el objeto de que se nos conce-

diera licencia para construir un ferrocarril de mocion animal ó á vapor, entre las salinas de Huacho y la caleta de Playa Chica.

Para que V. E. pueda formarse una idea exacta de nuestro asunto, vamos á hacer una relacion circunstanciada de todo lo que ha ocurrido, y pondremos tan de manifiesto la injusticia que se nos ha hecho, que estamos ciertos de que V. E. se apresurará á reparar, en parte, los perjuicios que se nos han irrogado, concediéndonos la licencia que solicitamos.

En Noviembre de 1867 los señores D. Miguel M. de Ingunza, y D. Joaquin Miró Quezada se presentaron al Supremo Gobierno pidiendo un privilegio exclusivo por 25 años, para establecer un ferrocarril de mocion á vapor ó animal entre las salinas de Huacho y la caleta de Playa Chica. Tramitando el expediente, y despues de haberse practicado varias diligencias, los peticionarios se convencieron de que el Supremo Gobierno no acogería favorablemente la pretension de privilegio exclusivo, y por este motivo desistieron de su proyecto, y nos cedieron los datos y pormenores que habian adquirido.

Despues de haber estudiado con toda detencion el proyectado ferrocarril, nos presentamos al Supremo Gobierno en Setiembre de 1868 pidiendo simplemente licencia sin garantía ni privilegio de ningun género, para construir por nuestra cuenta un ferrocarril entre los puntos indicados, en el cual emplearíamos la mocion animal ó á vapor, segun conviniera á nuestros intereses.

Nosotros, confiados en las leyes tutelares de la República, enviamos á Europa á comprar los útiles necesarios para la construccion de la via férrea, al mismo tiempo que nos presentamos pidiendo la licencia; porque nunca pudimos imaginarnos que cuando el Supremo Gobierno vaciaba las arcas nacionales y comprometía el crédito del Estado, para extender líneas férreas en todo el territorio de la República, se nos negara á nosotros licencia para construir una, á nuestra costa y sin gravar para nada al fisco, puesto que no pretendiamos privilegio, ni aun garantía por el capital que íbamos á invertir.

Sin embargo, así ha sucedido. El Supremo Gobierno ha desechado por dos veces nuestra solicitud, apoyándose en razones que nos abstenemos de calificar, y que dejamos á la alta sabiduría y justificacion de V. E. el apreciarlas.

Creemos de mas manifestar á V E. los fundamentos que teniamos para esperar que nuestra solicitud fuera acogida favorablemente por el Supremo Gobierno. El art. 23 de la Constitucion de la República declara que todos pueden ejercer libremente cualquiera industria que no se oponga "á la moral, á la salud ó á la seguridad pública" y parece que no seria posible encontrar una sola persona que asegurara que la construccion de un ferrocarril puede oponerse á la moral, á la salud ó á la seguridad pública.

A esta garantía constitucional se agregaba el aviso oficial publicado en "El Peruano" de 7 de Enero de 1866, concebido en estos términos: "Todas las personas que deseen hacer propuestas para la construccion de caminos con las garantías necesarias, y bajo las condiciones expresadas en el decreto de 4 del presente, relativo á la propuesta de D. Estevan Crosby para hacer un ferrocarril de Cerro Azul á Cañete; pueden presentarlas al Gobierno con la seguridad de que serán aceptadas."

Como la propuesta aprobada presentada por Crosby, se refería á un simple permiso, sin privilegio, garantía, ni proteccion pecuniaria del Gobierno; fácilmente se comprende que el objeto del aviso oficial era prestar á los que quisiesen construir caminos de fierro, todas las facilidades necesarias para llevarlos á cabo sobre esas bases.

Descansando pues nosotros sobre la fé pública que nos merecía esa disposicion del Gobierno del Perú, publicada oficialmente, no podiamos dudar ni un solo instante, que nuestra pretension tendria un resultado favorable.

Nuestra solicitud fué admitida por el Gobierno, que en 17 del mismo Setiembre pidió informe al prefecto del departamento, oyendo previamente á la municipalidad de la provincia de Chancay. La municipalidad de Huacho evacuó el informe que se le habia pedido, con fecha 22, informe que fué reproducido por el prefecto del departamento en 5 de Noviembre del mismo año.

Nos abstenemos, Excmo. Señor, de hacer comentario alguno del informe emitido por la municipalidad de Huacho; pero no podemos dejar de llamar la atencion de V. E. sobre un hecho de gran significacion.—La municipalidad de Huacho al evacuar el informe que se le habia pedido en nuestra solicitud, no hizo sino reproducir los que emitió en épocas anteriores en las de los señores D. Roque de los Heros y D. Domingo Rivas, que solicitaban del Supremo Gobierno un privilegio exclusivo para establecer la via férrea que nosotros intentamos plantificar ahora. La municipalidad de Huacho cita en su informe la vista del fiscal de la Corte Suprema, señor Dr.· Paz Soldan, que si es verdad que combate las pretensiones de Heros y de Rivas, por ser privilegio exclusivo lo que solicitan, no nos es, ni nos puede ser contraria á nosotros, que simplemente pedimos una licencia, sin privilegio, ni garantía de ningun género.

En el expediente de la materia que acompañamos, verá V. E. á fojas 33 "El Comercio" en que se han reimpreso la vista del señor fiscal Paz Soldan, en los expedientes á que hemos hecho referencia, que léjos de sernos perjudicial nos favorece, pues el señor fiscal aboga con toda la fuerza de una conviccion íntima á favor de la industria libre en toda la extension de su significado.

La municipalidad de Huacho, si como corporacion es digna de todo respeto, calificando personalmente á cada uno de sus miembros, no es posible atribuirles los conocimientos necesarios para que puedan abordar cuestiones de vital importancia, que se rozan con la ley y con la ciencia.

Hay mas, Excmo. Señor, la mayor parte de los miembros de la municipalidad de Huacho, hombres de escasos conocimientos, estamos ciertos que han obrado bajo la influencia de dos ó tres personas, que siendo dueños de carretas y de mulas, y habiendo ejercido y ejerciendo en la actualidad una dominacion exclusiva en las salinas, quieren alejar todo aquello que pueda servir de estorbo á su odioso monopolio.

El Supremo Gobierno con fecha 6 de Noviembre pidió vista al fiscal de turno de la Excma. Corte Suprema.

Poco despues el buque inglés "Maravilla" llegaba al Callao conduciendo 350 toneladas de rieles, clavos, ruedas y demas útiles, de nuestra propiedad, para la construccion del camino, y la casa de G. Gibbs y Cª á cuya consignacion vino el "Maravilla," se presentó al Supremo Gobierno pidiendo licencia para que este buque fuera á Playa Chica á desembarcar su cargamento, habiendo el Gobierno despues de haber oido la opinion de la aduana del Callao, concedido la licencia solicitada, segun consta del certificado del oficial archivero del ministerio de Hacienda y Comercio, que corre en el expediente á foj. 20 vta.

Despues del permiso concedido por el Gobierno para el desembarque de los útiles en la caleta de Playa Chica, creimos que la licencia para llevar á cabo la obra era un hecho consumado, pues nunca

podiamos imaginarnos que el Gobierno diera permiso para desembarcar los útiles para un ferrocarril, á cuya construccion habia de oponerse mas tarde. Porque ¿con qué objeto se permitía el desembarque, si se habia de prohibir la construccion del camino? ¿En qué podian utilizarse esos rieles? Se habia acaso permitido el desembarque del cargamento con solo el fin de que se perdiera en esa playa desierta? No es posible suponer tal cosa, porque eso habria sido agregar la burla al escarnio.

En 24 de Diciembre el señor fiscal Ureta expidió la vista que se le habia pedido, y que corre á foj. 24 y 25 vta. del expediente.

Llamamos la atencion de V. E. á ese importante documento, porque en él está tratada la cuestion de un modo tan claro y tan preciso, que es necesario cerrar los ojos á la luz de la razon, y de la justicia, para no dejarse convencer de los argumentos que contiene.

Desde el 24 de Diciembre estuvo nuestro expediente rezagado en el ministerio del ramo, hasta que al cabo de mil pasos, y no pocas molestias, logramos que en 3 de Abril del año siguiente, 1869, el señor Ministro de Gobierno dijera: " que para mejor resolver, exami- " nase un ingeniero del Estado si " la plantificacion de la línea fér- " rea que se iba á establecer en las " salinas de Huacho, era ó no per- " judicial á ese estado de produc- " cion." Pero como en el decreto ministerial no se designaba el ingeniero que debia practicar el exámen, el dia 6 volvimos á presentarnos pidiendo que se nombrara al que debia practicarlo, y el dia 10 lo fué D. Federico Hohagen.

El señor Hohagen, á pesar de sus muchas ocupaciones, se prestó con muy buena voluntad á practicar el exámen que se le habia ordenado; pero estaba resuelto que ese exámen no se llevaría á cabo, y estando ya un dia en el Callao embarcado en el bote que debia llevarlo con nosotros al vapor que salia para Huacho, el señor Hohagen recibió un parte telegráfico del Gobierno, ordenándole que suspendiera su viaje y se pusiera á disposicion del señor Ministro de la Guerra.

Despues de varias semanas llegamos á convencernos de que el señor Hohagen no iría á practicar el reconocimiento que se le habia ordenado, porque el señor Ministro de la Guerra le habia encomendado otras comisiones que no podia desatender. Pero como á nosotros tambien nos interesaba que el exámen decretado por el señor Ministro de Gobierno se llevara á cabo, dirigimos una carta á los ingenieros señores Gerrit S. Backus y Federico Blume, pidiéndoles su opinion en la materia, para que fueran así llenados los deseos del señor Ministro. A f. 31 y 32 vta. del expediente, encontrará V. E. el informe de esos ingenieros, cuyos conocimientos profesionales y honradez son notorios.

El informe de dos ingenieros de crédito irreprochable, y la vista fiscal evacuada por el señor Dr. Ureta, eran dos documentos de tal valor que despues de leerlos, la sofística palabrería de la municipalidad de Huacho no podia causar sino lástima. Agréguese á esto el hecho altamente elocuente de haberse permitido por el Supremo Gobierno el desembarque de los rieles en Playa Chica, y la consecucion de la licencia solicitada por nosotros no podia relegarse á duda.

Y sin embargo, el dia 26 de Mayo, se expidió por el Gobierno el decreto que sigue, y corre á f. 32 del expediente: " Oponiéndose la " municipalidad y el vecindario de " la villa de Huacho á la conce- " sion que solicitan J. Miró Que- " zada y Hermanos, para construir " un ferrocarril entre las minas de " sal de Huacho, propiedad de ese " municipio, y la caleta de Playa " Chica; se declara sin lugar la ex- " presada solicitud.

" Comuníquese y publíquese — " PROPIEDAD DE ESE MUNICIPIO " entre renglones, vale. — Una rú- " brica — FERREYROS. "

El Supremo Gobierno ya que no pudo combatir los argumentos del señor fiscal Ureta, y de los ingenieros señores Backus y Blume, basó los fundamentos de su negativa en un hecho equivocado. Dijo que las minas de sal de Huacho eran propiedad de ese municipio, y que la municipalidad se oponia á que el ferrocarril se construyera. Vamos á probar, Excmo. Señor, que las salinas de Huacho no son propiedad de ese municipio, y que la oposicion que hace esa corporacion es apasionada, y no merece que se le tome en consideracion.

Las salinas de Huacho son de propiedad pública, y pueden explotarlas todos los que deseen extraer sal. La municipalidad no solo carece de la propiedad sino hasta del usufruto. El único derecho que sobre ellas tiene, es el que le concedió la ley de 23 de Julio de 1857 que se reduce exclusivamente á cobrar cinco centavos por cada piedra de sal que se extraiga de las salinas. Este derecho está calificado por las leyes con el nombre de arbitrio municipal y para su uso hay tambien disposiciones positivas, de las cuales no pueden separarse.

Verdad es que la municipalidad de Huacho, compuesta casi siempre de hombres ignorantes, que no conocen la legislacion patria y no pueden apreciar el carácter de los derechos que las leyes conceden, se ha llamado en diferentes ocasiones propietaria de las salinas; pero tambien es cierto que constantemente las autoridades superiores, inclusos los Gobiernos que han intervenido en el asunto, han desechado semejante absurda pretension.

La municipalidad de Iquique tiene tambien un arbitrio sobre la exportacion del salitre. La municipalidad de Huánuco tiene otro sobre cada arroba de coca que pasa por su territorio al salir de las montañas con direccion al Cerro de Pasco ú otras poblaciones, y hay otras municipalidades que gozan de derechos semejantes sobre otros artículos; pero á nadie se le ha ocurrido hasta ahora decir que las salitreras sean de la propiedad de la municipalidad de Iquique; que la municipalidad de Huánuco sea dueña de las haciendas en que la coca se saca; ni que pertenezcan á los demas cuerpos de ese carácter los fundos ó heredades donde se elaboran los productos gravados.

Bajo la falsa creencia de que las salinas eran de su propiedad, la municipalidad de Huacho trató en 1867 de reglamentar la administracion de las salinas; pero tanto las autoridades que informaron en ese expediente como el Gobierno desecharon la idea, haciendo comprender á la municipalidad, que las salinas eran de propiedad pública, y de libre uso para todos los peruanos, segun lo dispuesto en el artículo 2º de la citada ley de 23 de Julio de 1857.

En otro expediente de que hablaremos mas extensamente en seguida, tuvieron igual pretension, y el Gobierno volvió á declararla sin lugar.

Enlazándose esta cuestion de propiedad con la oposicion del municipio de Huacho, al permiso solicitado por nosotros; para dar una idea exacta del valor que tiene la tal oposicion, referiremos el siguiente hecho.

A fines de 1866 ó principios de 1867, D. José Manuel La Puente se presentó á la municipalidad de Huacho solicitando el derecho de hacer un ferrocarril de sangre, de las salinas á Playa Chica, bajo las condiciones de que se le concediera privilegio por 25 años, administracion de las salinas durante ese tiempo, y la facultad de recaudar por sí mismo el arbitrio municipal de cinco centavos por cada piedra.

Esta propuesta monstruosa por

sus condiciones, segun se descubre á primera vista, mereció la aprobacion de la municipalidad, cuyo cuerpo elevó el expediente al Supremo Gobierno con las mas encarecidas recomendaciones para que otorgase su respectiva concesion.

El Gobierno pasó entónces ese expediente al respetable fiscal Dr. Ureta, cuyo magistrado expidió un dictámen que por su importancia reproducimos á continuacion.

Dice así:—" Excmo. Señor, el fiscal dice: que la municipalidad de " Huacho ha aprobado por su parte, y elevado á la suprema resolucion de V. E. la propuesta que " le ha hecho el Dr. D. José Manuel La Puente, para plantificar " un ferrocarril de sangre y explotarlo por 25 años, entre la caleta " de Playa Chica y el mineral de " las salinas, quedando despues á " beneficio de esa municipalidad. " Como el objeto de ese ferrocarril " de sangre es la exportacion de las " sales, se exige expresamente como indispensable, que durante el " mismo tiempo se conceda al empresario la administracion de las " salinas, y la recaudacion del impuesto sobre las piedras de sal " que se extraigan, cuya renta pague el empresario en la misma " cuantía que la última subasta. " En oposicion de este proyecto se " han presentado á V. E. 29 ciudadanos reclamando, como de un " monopolio que se trata de establecer, contra la libre industria " de extraer sal, y quejándose de " que por resultado de un acuerdo " de la municipalidad el subastador se ha hecho ya dueño exclusivo de las salinas. El ministerio " se abstiene de considerar en este " dictámen las quejas contra la municipalidad y el subastador, porque respecto de ellas ya ha emitido otro especial en el expediente que con tal objeto seguirá por " separado. Si solo se tratara de establecer un ferrocarril de sangre " para conducir cualesquiera personas ó productos, sin que sean " condiciones especiales la administracion de las salinas y la recaudacion del impuesto sobre la " sal durante 25 años; no habria " obstáculo alguno para permitirlo, pues en proteccion de las vias " férreas, sin exceptuar las de sangre, está el Gobierno especialmente autorizado por la ley de 8 " de Noviembre de 1864, para promoverlas garantizando el interés " hasta el siete por ciento; y con " mayor razon para que se plantifique sin gravámen fiscal: en cuyo caso bastaria que se acreditase su practicabilidad y utilidad, " y se le otorgase el derecho exclusivo por tiempo determinado.— " Pero V. E. no puede permitir que " se ponga en administracion, como si fueran bienes de propiedad " exclusiva, las salinas que son cosas públicas segun el artículo 459 " del C. C.; desde que por el artículo 2º de la ley de 23 de Julio " de 1857 se declaró libre para todos los peruanos la extraccion de " la sal. — Con la administracion " que se pide, se estableceria ademas un monopolio de las sales; " sin que dejase de serlo por la modificacion que ha hecho la municipalidad de las exigencias 1ª y " 6ª de la propuesta. En estas exigencias se queria tan solo la facultad de impedir que corten ó hagan cortar sal las personas de " carácter díscolo y las que tengan " otros motivos á juicio del empresario para impedirles toda participacion en el mineral; impedir " el establecimiento de los díscolos " ó de malas costumbres, y para " expulsar á los que, segun el juicio del empresario, no ofrezcan " garantías, y buena conducta. La " modificacion que ha hecho la municipalidad consiste en que, con " conocimiento de ella se ejercitará la facultad de expulsar á los " díscolos, y de malas costumbres. " — Se dejan de consiguiente plenas las facultades de impedir " cortar ó de hacer cortar sal, de " impedir el establecimiento

" personas, y aun de expulsar á las " que no ofrezcan garantía, á juicio " del empresario; solo se necesitará " del mero conocimiento de la mu- " nicipalidad para el caso de expul- " sar díscolos y de malas costum- " bres. "

"Por muy discreto, desinteresa- " do y justificado que se suponga " al empresario y á la municipali- " dad, el poder que ella se atribu- " ye y el que confiere, son esencial- " mente atentarios contra todas las " garantías individuales y contra " todas las formas del recto proce- " cedimiento. Solo en el uso de la " propiedad privada puede su due- " ño admitir ó rehusar á las perso- " nas que sean de su voluntad.— " Cualquiera privilegio al empre- " sario, que no sea el derecho de " todos en las salinas destinadas á " la extraccion libre, es materia " vedada al Gobierno por el artícu- " lo 2º de la ley de 12 de Noviem- " bre de 1862. De notarse es tam- " bien, que la municipalidad ha " examinado, y aprobado la pro- " puesta, creyendo erróneamente " que son de su propiedad las sali- " nas de Huacho."

"Con igual error ha formado se- " paradamente un reglamento es- " pecial para la administracion pe- " renne de las salinas. En ese re- " glamento, segun ha expuesto el " ministerio en su dictámen res- " pectivo, los atentados no son me- " nos que los autorizados por es- " tas propuestas.—Ningun derecho " mas tiene la municipalidad de " Huacho, que á cobrar el impues- " to determinado que se le adjudi- " có por el artículo 1º de la citada " ley de 23 de Julio de 1857; él se " reduce á cobrar cinco centavos " por cada piedra de sal que se ex- " traiga de las salinas. No ha de- " bido pues, sin riesgo de usurpar " la propiedad pública, querer ad- " ministrar mediata, ni inmediata- " mente las salinas. No puede tam- " poco V. E. permitir que la recau- " dacion de ese impuesto de cinco " centavos, determinado por la ley " y convertido por ella en ramo de " arbitrio de la municipalidad de " Huacho, sea confiado por 25 años " á subastador ni empresario algu- " no. La ley de 13 de Enero de 1866 " en sus artículos 94, 95 y 96 ha " prescrito las formalidades con " que deben arrendarse los bienes " de arbitrios, prohibiendo que en " ningun caso, ni por ningun moti- " vo, se den por mas de dos años, " ni se proroguen sin público re- " mate. El deseo loable de evitar " tal vez peligren las salinas, si no " se adoptan medidas para favorecer " ó no impedir la natural y pode- " rosa reproduccion, acreditada de " secular, de las sales, solo puede " satisfacerse procediendo á un re- " conocimiento profesional de di- " chas salinas, y dictando segun su " mérito las reglas que conduzcan " á aquel fin, sin perjucio de la li- " bertad declarada en el citado ar- " tículo 2º de la ley de 1857. Con " este propósito ha pedido este mi- " nisterio en su recordado dictá- " men sobre el reglamento, que " V. E. se sirva comisionar al na- " turalista señor Raymondi. Con- " cluye por tanto el fiscal opinan- " do: que V. E. se sirva declarar " que no ha lugar á la aprobacion " que de la propuesta del Dr. La " Puente pide la municipalidad de " Huacho; sin perjuicio de que el " mencionado Dr. La Puente pueda " solicitar del Gobierno permiso " para establecer el ferrocarril que " proyecta de la caleta de Playa " Chica á las salinas, sin la admi- " nistracion de estas y con absolu- " ta independencia de la recauda- " cion del impuesto.

"Lima, 28 de Agosto de 1867.— URETA."

Los términos en que se halla concebido el presente dictámen fiscal son tan precisos, que no dan lugar á comentario alguno. De ellos apare que las salinas de Huacho son propiedad pública y de libre uso para los peruanos, no teniendo sobre ellas la municipalidad otro derecho, que el arbitrio de cinco cen-

tavos sobre cada piedra de sal, concedido por la ley de 1857; pero lo mas importante que para nuestro objeto comprueba ese dictámen es que la municipalidad que hoy sin fundamento alguno se opone al simple permiso que solicitamos, aprobó por su parte y solicitó del Supremo Gobierno la concesion en favor del Dr. La Puente, bajo condiciones onerosísimas y racionalmente inaceptables.

Creemos pues haber probado, Excmo. Señor, que el principal fundamento en que descansa el decreto denegatorio de 26 de Mayo de 1869 es equivocado. Por lo que toca á la apasionada oposicion de la municipalidad de Huacho, juzgad vosotros mismos, Honorables Representantes, en vista del importante documento que os hemos presentado, la conducta de esa veleidosa corporacion, que aprueba y recomienda con sumo interés un proyecto absurdo y temerario, y se opone al nuestro que nada pide, que nada exige, sino una simple licencia que al concedérnosla se puede tambien conceder á todo el que la solicite.

El decreto de 26 de Mayo de 1869 negándonos la licencia que solicitamos, no nos arredró. Creímos que el Supremo Gobierno mal informado, á pesar del dictámen fiscal del señor Dr. Ureta y del informe de los ingenieros señores Backus y Blume, habia procedido bajo la influencia de falsas ó equivocadas apreciaciones, y en 3 de Junio presentamos un recurso que corre á fojas 34 á 40 del expediente, pidiendo la reconsideracion. Nuestro escrito se mandó agregar á sus antecedentes; y el 12 del mismo Junio se corrió vista al señor fiscal de turno de la Excma. Corte Suprema.

Pocos dias despues se nos remitió de Huacho una acta popular, que el vecindario de aquella villa elevaba al Supremo Gobierno pidiéndole que despachara favorablemente nuestra solicitud. Doscientos cincuenta ciudadanos manifestaban al Supremo Gobierno de un modo espontáneo las grandes ventajas que reportaría la provincia con el establecimiento de nuestro ferrocarril, y le denunciaban al mismo tiempo los motivos que habian inducido á unos pocos á oponerse á él.

El 21 de Junio elevamos al Supremo Gobierno dicha acta que corre á f....del expediente y que ordenó que corriera con la vista fiscal pedida.

Al siguiente dia el señor fiscal Dr. Paz Soldan evacuó el dictámen que hallareis á fojas 40 á 44 vuelta y en él manifiesta la injusticia que se habia cometido con nosotros, y pide que se repare concediéndonos la licencia solicitada.

Pero á pesar de ese dictámen y á pesar del acta popular celebrada espontáneamente en Huacho, el 16 de Julio, el Supremo Gobierno dió un decreto declarando: que no habia lugar á la reconsideracion pedida por nosotros.

Juzgad, Excmo. Señor, de nuestra decepcion. Actas populares, dictámen de los dos señores fiscales de la Excma. Corte Suprema, informe de dos de los ingenieros de mas importancia en el pais, compromisos solemnes contraidos por el Supremo Gobierno y publicados oficialmente, leyes vigentes, hechos consumados, y por último, la misma Constitucion de la República, han sido desatendidos por el Supremo Gobierno, por acatar la pretension de la municipalidad de Huacho que se opone á nuestro proyecto; de esa municipalidad cuya opinion no puede ser atendida porque está probado que es apasionada é injusta.

Hé aquí, Honorables Representantes, lo que ha pasado con nosotros. Os hemos hecho una relacion cuya exactitud podeis comprobar examinando el expediente que acompañamos. Y antes de concluir vamos á daros la última prueba de la parcialidad con que el Supremo

Gobierno ha procedido con nosotros.

Por decreto de 8 de Junio último se convocaron propuestas para la construccion de un ferrocarril que partiera de Tacna hasta las fronteras de Bolivia. Habiéndose presentado varias, el Supremo Gobierno por decreto de 25 de Julio aceptó la de los señores Hains Worth y Cª de Tacna y de E. Erlanger y Cª de Paris, "por haber "ofrecido hacer el camino sin gra- "vámen ninguno para el fisco, li- "mitándose á pedir un simple per- "miso para su construccion."

Si pues nosotros ofrecemos hacer el camino de fierro de las salinas de Huacho á Playa Chica, sin gravámen ninguno para el fisco, limitándonos á pedir un simple permiso para su construccion, ¿por qué se nos niega lo que se concede á los empresarios de Tacna á las fronteras de Bolivia? Por qué esas preferencias odiosas? ¿No es verdad que las leyes protegen y obligan á todos igualmente? No queremos, Excmo. Señor, insistir sobre este punto. Fijad vuestra atencion en ese procedimiento parcial, y fallad. Tenemos completa fé en la rectitud y justificacion de V. E.

Atended, Honorables Representantes, las preces de ciudadanos honrados que confiados en que las leyes de la República no eran una letra muerta, han invertido capitales que es preciso que salveis, concediéndonos la licencia que solicitamos para construir un ferrocarril entre las salinas de Huacho y la caleta de Playa Chica.

Es gracia que esperamos alcanzar de V. E., por ser de justicia.—Excmo. Señor.—Lima, Agosto 8 de 1870. — MIRÓ QUEZADA HERMANOS.

Permiso del Gobierno para que se desembarquen los rieles en Playa Chica.

Tomás Larriega, Oficial Archivero del Ministerio de Hacienda y Comercio.

Certifico: que á f. del libro de resoluciones supremas, se encuentra la que á la letra es como sigue:—Lima, 21 de Noviembre de 1868.—Visto el informe del Administrador de la Aduana del Callao, se concede el permiso que solicitan los recurrentes para desembarcar por la caleta de Huacho los rieles, clavos &. que conduce el buque "Maravilla." Comuníquese á la Aduana del Callao, previniéndole que mande á bordo de dicho buque un inspector con las instrucciones correspondientes.

Rúbrica de S. E.—GARCIA CALDERON.—TOMÁS LARRIEGA.

El Congreso concede la construccion del ferrocarril á Miró Quezada.

SECRETARIA DEL CONGRESO.

Lima, 30 de Noviembre de 1870.

Al Excmo. Señor Presidente de la República etc. etc. etc.

El Congreso: en vista del memorial y expediente que han presentado Miró Quezada y Hermanos, ha tenido á bien disponer: que V. E. les conceda el permiso que solicitan para construir á su costa y dentro de un año, sin privilegio ni garantía de ninguna especie, un ferrocarril de mocion animal ó por vapor, entre las salinas de Huacho y la caleta de Playa Chica, con cargo de rebajar, á lo menos, un 10 ℘ la tarifa de trasporte que actualmente rige.

Lo comunicamos á V. E. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios guarde á V. E.—JOSE RUFINO ECHENIQUE, Presidente del Senado. — MANUEL B. CISNEROS, Presidente de la Cámara de Diputados. — FRANCISCO CHAVEZ, Secretario del Senado. — P. BERNALES, Diputado Secretario.

El Congreso publica su resolucion.

SECRETARIA DEL CONGRESO.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

En la sesion que tuvo hoy el

Congreso, promulgó su Presidente, segun lo prescribe el art. 71 de la ley fundamental, la resolucion legislativa dictada por las Cámaras con fecha 30 de Noviembre último, que dispone se conceda permiso á Miró Quezada y Hermanos para que construyan á su costa y dentro de un año un ferrocarril de mocion animal ó á vapor entre las salinas de Huacho y la caleta de Playa Chica.

Tenemos la honra de ponerlo en conocimiento de US., acompañando á este oficio la precitada resolucion promulgada, para que se sirva ordenar se le dé publicacion en el periódico oficial.

Dios guarde á US. — AUGUSTO ALTHAUS.—M. GONZALEZ.

Concesion del ferrocarril á la municipalidad de Chancay.

Lima, Mayo 18 *de* 1872.

Vista la solicitud de la municipalidad de Chancay, para que se le conceda permiso, con el objeto de hacer por su cuenta el ferrocarril de las salinas de Huacho á Playa Chica; y atendiendo á que con la mencionada obra, no solo se facilita la exportacion del importante ramo de sal, sino que se crea una renta á aquella corporacion, con que pueda subvenir á las necesidades de la provincia; accédese á dicha solicitud, autorizándose á la indicada corporacion, para que levante un empréstito por la cantidad de ciento treinta y cinco mil quinientos cincuenta y tres soles en que ha sido presupuestada la obra, con garantía de sus rentas, del mismo ferrocarril y en último término del Gobierno, debiendo aquella ejecutarse conforme al proyecto formado por los ingenieros, cuyos planos se pondrán desde luego á disposicion de dicha municipalidad.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Cumplimiento de la resolucion legislativa.

Lima, Agosto 1º *de* 1872.

Visto el recurso de Miró Quezada y Hermanos solicitando el cumplimiento de la resolucion legislativa promulgada por el Congreso en 30 de Enero de 1871, por la que se les concede permiso para construir á su costa en el término de un año, sin privilegio ni garantía de ninguna especie, un ferrocarril de mocion animal ó por vapor entre las salinas de Huacho y la caleta de Playa Chica, con la condicion de rebajar cuando ménos un 10 ℘ la tarifa de trasporte que actualmente rige; y atendiendo á que una resolucion legislativa es una ley del Estado que el Gobierno está en el caso de hacer cumplir; que aun cuando tal resolucion fué observada por el Gobierno, insistió en ella el Poder Legislativo hasta el punto de promulgarla en 30 de Enero de 1871; se dispone: que se dé cumplimiento á dicha resolucion legislativa, quedando facultado Miró Quezada y Hermanos para dar principio á los trabajos, reservándose el Gobierno el derecho de nombrar una comision de ingenieros que examine la línea luego que esté concluida para entregarla al tráfico público y de aprobar la tarifa de los respectivos fletes y pasajes que presenten los contratistas; quedando desde luego derogado el supremo decreto de 18 de Mayo último que faculta á la municipalidad de Huacho para levantar un empréstito con el objeto de llevar á cabo la referida obra.—Pase al Ministerio de Hacienda para que mande otorgar la respectiva escritura.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Deniégase á Miró Quezada el reconocimiento del material.

Lima, Enero 18 *de* 1873.

Visto este expediente, de Miró Quezada Hermanos, empresarios

del ferrocarril de Huacho á Playa Chica, sobre que se nombre perito por el Gobierno para que en union del que ellos designen, practiquen el reconocimiento del estado en que se encuentra el material que desde años atras tienen depositado en Playa Chica, del que no hicieron uso oportunamente, por haber impedido la administracion anterior la ejecucion de la obra á la que se destinaba, é informen además dichos peritos sobre el deterioro que ha sufrido dicho material; y teniendo en consideracion que el Gobierno no debe intervenir de modo alguno en este asunto, por no ser parte ni tener en él jurisdiccion; de conformidad con el dictámen del ministerio fiscal, se declara sin lugar la solicitud de Miró Quezada, quien podrá usar de su derecho contra los culpables, de la manera que estime conveniente.— Regístrese. — Rúbrica de S. E.— ROSAS.

N. B.—El camino está hoy en explotacion con máquinas de vapor.

Ferrocarril de Huacho á Huaraz, (via) Sayan.

Voto de gracias por el Cúmplase á ley de ferrocarriles.

Huaraz 1º *de Febrero de* 1871.

Señor Coronel Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Tengo el honor de elevar á manos de S. E. el Presidente de la República por el digno órgano US. la manifestacion espontánea de gratitud que le dirigen los vecinos mas notables de este lugar, porque al poner el Cúmplase, el 24 del pasado, á la ley sobre ferrocarriles, continúa dispensando á este departamento su magnánima y eficaz proteccion.

Dios guarde á US. — EPIFANIO SERPA.

Huaraz, Febrero 1º *de* 1871.

Excmo. Señor Presidente Constitucional de la República, D. José Balta.

Habeis firmado con fecha 24 del próximo pasado la ley de ferrocarriles, incluyendo el de este departamento. Con vuestra firma, señor, no dudeis, habeis hecho palpitar de alegría el corazon del jóven, habeis derramado el pan en abundancia sobre el departamento mas populoso del Perú.

Al dirigiros, señor, la palabra nos cabe el alto honor de asegurar os que la gratitud de Ancachs será eterna por el favor que le acabais de dispensar, con el Cúmplase á una ley que será la fuente de las prosperidades futuras, para este departamento y de la República entera.

Aceptad, Señor Excmo., los votos sinceros de Manuel Robles Arnao, José Maria Diaz, etc., etc.

Se decreta la construccion.

Lima, Febrero 14 *de* 1871.

Teniendo en consideracion que es de gran utilidad para el desarrollo del comercio y para establecer sólidamente la unidad política de la República, ligar la capital á las provincias por medio de vias férreas; que el importante departamento de Ancachs ha sido objeto de estudios mandados hacer por el

Gobierno para la construccion de un ferrocarril que facilite su tráfico y la exportacion de sus valiosos productos; que ese fin podria obtenerse con mejores frutos, si se uniese por una línea férrea la capital de aquel departamento con la ciudad de Lima, llamada á ser el centro de una red de ferrocarriles que la unan á los diversos puntos de la República; que estando concluido el ferrocarril de Lima á Chancay y en via de construccion el de Chancay á Huacho, debe examinarse la conveniencia de prolongar este camino hasta la ciudad de Huaraz; se resuelve: que se proceda á hacer los estudios de un ferrocarril de Huacho á Huaraz, pasando por Pativilca ó Sayan, para que en vista de ellos pueda el Gobierno apreciar la facilidad y conveniencia de esa via, y adoptar la que sea mas ventajosa á los intereses fiscales y al desarrollo de la riqueza pública. Considérese en el presupuesto del presente bienio la cantidad de veinte mil soles para atender á los gastos que demandan dichos estudios.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Se nombra una comision de estudios.

Lima, Febrero 17 de 1871.

En cumplimiento de lo prescrito en el supremo decreto de 14 del actual; nómbrase una comision compuesta de los ingenieros de Estado D. Eduardo Havic y D. Henry Winteringham para que inmediatamente procedan á hacer los estudios de un ferrocarril de Huacho á Huaraz por la via de Pativilca y Sayan, entregándose á dicha compañía por la Caja fiscal la suma de 5,000 soles mensuales hasta el completo de los 20,000 soles asignados por dicho decreto para los gastos que ocasionen los referidos estudios.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Ferrocarril de Huacho al Puerto.

Solicitud para hacer el ferrocarril.

Excmo. Señor.

Manuel María Reyes y Cª ante V. E. respetuosamente exponemos: Que la importancia que con la frecuencia de vapores y desarrollo del comercio ha tomado el puerto de Huacho, reclama hace algun tiempo el establecimiento de un camino de fierro, que partiendo del desembarcadero termine en la poblacion, que se halla á 1,200 varas de distancia; pues aunque ese trayecto no sea de gran consideracion, es preciso tener en cuenta las dificultades que constantemente se presentan para la conduccion de pasajeros y trasporte de mercaderías, lo que en la actualidad es, ademas de incómodo, muy costoso; porque hay que someterse al precio de los arrieros ó dueños de bestias dedicadas á ese tráfico, y exigen tanto por el alquiler para pasajeros, cuanto por la traslacion de bultos. El deseo de hacer al público un bien positivo, conciliando la comodidad con la economía en los gastos, nos ha decidido á establecer un ferrocarril de sangre que llene los objetos que nos proponemos, y que sin duda va á introducir en Huacho una mejora importantísima y á proporcionar mas tarde á la municipalidad del mismo pueblo una entrada de consideracion, que puede aplicar muy útilmente en favor de las necesidades locales.

Al decidirnos á plantificar el mencionado ferrocarril, hemos consultado menos nuestros intereses que los del público, al que nos proponemos servir. Así es que no solicitamos del Supremo Gobierno nos garantice el interés del capital que debemos invertir en la obra, ni exigimos tampoco se nos permita la introduccion libre de derecho de los artículos que se necesitan para establecer la via férrea; sin embargo de que otras empresas han solicitado y conseguido del Supremo Gobierno concesiones de esa naturaleza. Solo pedimos se nos otorgue el permiso de establecer el camino bajo las siguientes condiciones.

1ª La licencia para gozar libremente del ferrocarril de que se tra-

ta, tendrá la duracion de 25 años, que comenzarán á correr el dia en que quede expedito el camino, y se comience á traficar por él.

2ª Que siendo de propiedad nacional el terreno que debe ocuparse para el establecimiento del ferrocarril, se le cederá á la empresa sin gravámen alguno y por el expresado término de 25 años.

3ª La empresa se compromete á no aumentar los precios de conduccion de pasajeros y trasporte de mercaderías, que se arreglarán á la siguiente tarifa:

Pasajeros en coche de 1ª clase dos reales.

Idem idem de 2ª clase un real.

Bultos: Por cada quintal se cobrará medio real, por bulto de 6 á 8 arrobas de peso un real; idem de 12 á 16 arrobas de peso dos reales.

4ª El Supremo Gobierno permitirá que el ingeniero D. Juan Elias Bonnemaison, encargado actualmente de dirigir los trabajos del muelle de Huacho, se encargue tambien de la direccion del nuevo camino, á lo que se ha ofrecido sin exigir ninguna retribucion por sus servicios, y animado solo del laudable deseo de dejar establecida esa mejora importantísima.

5ª El establecimiento del ferrocarril de que se trata, no impedirá que los pocos arrieros que actualmente se ocupan en trasportar mercaderías, continúen haciendo el mismo tráfico.

6ª El camino quedará expedito para el servicio público en el término de doce meses, contados desde el dia en que se conceda por el Supremo Gobierno el permiso que se solicita.

7ª Vencidos los 25 años de la concesion, quedarán el camino de fierro y todos sus útiles, en estado de uso, á beneficio de la municipalidad de Huacho, sin retribucion alguna para la empresa.

No dudamos que V. E. acogerá favorablemente esta solicitud y que de este modo haga un servicio importantísimo á la villa de Huacho y á la multitud de personas que frecuentemente se dirigen á ese puerto.

A V. E. suplicamos se digne hacernos la concesion que solicitamos, bajo las condiciones que dejamos indicadas.—Es justicia etc. —Lima, á 12 de Febrero de 1863. —MANUEL MARÍA REYES Y Cª

Concesion.

Lima, Junio 2 de 1863.

Vista la solicitud de D. Manuel María Reyes y Cª, en que piden permiso para construir un ferrocarril de sangre entre el puerto y la villa de Huacho, y siendo manifiestas la conveniencia y ventajas que obtendrá el público con la realizacion de esta obra, de conformidad con los anteriores informes y el dictámen fiscal; se concede á Reyes el permiso que solicita para la formacion del expresado camino, bajo las condiciones insertas en su solicitud y con las siguientes modificaciones: 1ª que la línea férrea no penetrará en la poblacion de Huacho sino hasta la calle de Malambo, que como la primera por el lado del puerto, es la mas adecuada para situar la estacion: 2ª que la tarifa del máximo de pasajes quedará reducida á la mitad del precio fijado en la condicion tercera de la propuesta: 3ª que la empresa se sujetará al reglamento que el Gobierno tuviere á bien dictar para el servicio de los ferrocarriles de la República.— Comuníquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — FREYRE.

Ferrocarril de Huacho á Sayan. (*)

Licitacion.

Lima, Julio 25 de 1871.

Estando terminados los estudios que por decreto de 10 de Agosto del año anterior se encomendaron al ingeniero de Estado D. Enrique Winteringham para la construccion del ferrocarril de Huacho á Sayan, el que por la facilidad de su ejecucion y las ventajas que reportará el Estado como copartícipe en las acciones del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, una vez que la prolongacion á Sayan tienda á beneficiar los pueblos de su tránsito y á crear nuevas entradas con el trasporte de los valiosos productos de las haciendas que atraviesa el citado ferrocarril; se resuelve: que se convoquen propuestas cerradas por el término de sesenta dias para la construccion del mencionado ferrocarril, las que se presentarán al Ministerio del ramo, acompañando un certificado del Cajero fiscal de haber depositado en dicha caja en vales de crédito público, el valor de cien mil soles para ser admitidas sus propuestas, las que se sujetarán á las bases y especificaciones siguientes:

ESPECIFICACIONES.

A. *Trabajos de formacion del camino.*

1º Ancho del camino á nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida, tres metros y setenta centímetros mas abajo de la gradiente.

2º El talud será de uno horizontal por diez vertical en corte de roca sólida; en todos los demas cortes y en los terraplenes, será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

3º Donde sean necesarias las alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedras.

4º Los puentes serán construidos de fierro, sostenidos con pilastras de fierro ó cilindros con con-

(*) Todos mis esfuerzos han fracasado para conseguir el completo de los documentos de este ferrocarril.

creto y tendrán estribos de piedra, con las alas precisas y con muros de proteccion; las plataformas serán de madera.

5º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

6º Se cercará de un modo seguro el camino donde pase por terreno cultivado.

7º Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2º de las prevenciones generales.

8º La gradiente máxima será de dos y medio por ciento.

Las curvas no bajarán de doscientos cincuenta metros de rádio.

9º Los espacios entre los durmientes deben ser rellenados con lastre hasta cubrirlos.

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas con dos planchas de fierro dulce, amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de 20 milímetros de diámetro. *(Fish plates suspended joints.)*

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros y cincuenta centímetros de largo, y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. *Estaciones.*

Todos los edificios para estaciones serán de madera cubierta con planchas de fierro galvanizadas, tanto sus techos como sus paredes y debiendo descansar dichos edificios sobre un sobrecimiento de sesenta centímetros de ancho, construido de cal y ladrillo ó cal y piedra y con la profundidad que el ingeniero inspector crea necesaria.

La estacion en Huacho se construirá en lugar inmediato á la poblacion y cómodo para el tragin de sus habitantes, bajo la direccion del ingeniero inspector, y comprenderá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de 1ª clase, con salida separada para los que llegan.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficinas de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Urinarios separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

7º Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estacion y su familia.

8º Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda de cincuenta metros de largo, cubierta, y se extenderá sobre la línea contigua de rieles.

11. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

12. Un edificio con departamentos para recibir y entregar cargas.

13. Un edificio para acomodar á lo menos cuatro locomotoras.

14. Un edificio para compostura de carros, coches y locomotoras, con todos los útiles y las maquina-

rias necesarias, incluyendo una máquina de fuerza de diez caballos.

15. Un tanque de fierro batido que contenga dos mil galones de agua, con sus aparatos.

16. Una balanza de plataforma para pesar los carros cargados.

17. Ramal y ramada para quince carros y coches.

18. Un embarcadero en rampla para béstias.

19. Señales y desvíos.

20. Pared para cercar la estacion.

Estacion de Sayan.

En todo lo mismo é igual á la de Huacho.

Estaciones secundarias.

1º Huara.
2º Vicahuara.
3º Humaya.
4º Quipico.
5º Andahuasi.

Estas cinco estaciones intermedias tendrán los cambios y desvíos necesarios y sus depósitos para mercaderías.

Corrales para ganado.
Tanques para agua.
Gradería ó ranfla para carga.
Veredas cubiertas para pasajeros.
Boleterías.
Una casa habitacion para el jefe de la estacion.

D. *Material rodante.*

1º Seis locomotoras de 1ª clase, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto á razon de veinte kilómetros por hora sobre gradientes de dos y medio por ciento, combinadas con curvas de dosciento cincuenta metros de radio.

2º Seis coches para pasajeros de 1ª clase y segun los últimos adelantos, todos con lugares excusados.

Ocho de 2ª clase, seis de estos con lugares excusados.

3º Cincuenta carros de plataforma, cuando menos de cinco toneladas de carga.

4º Cuatro carros cerrados para objetos de valor.

5º Dos carros para caballos.

6º Diez carros para ganado.

7º Telégrafo de soga en los coches.

8º Las ruedas de toda clase han de ser de fierro fundido y templado.

E. *Muelle en Huacho.*

Se establecerá en Huacho un muelle de fierro, sistema Mitchell, y tendrá:

1º Ciento cincuenta y tres metros de largo por nueve metros veinticinco centímetros de ancho en la primera parte, y

2º Sesenta y un metros de largo por treinta metros cincuenta centímetros de ancho en la parte final.

3º Con dos escaleras para pasajeros.

4º Con dos pescantes, uno para levantar diez toneladas y el otro para levantar cinco toneladas.

5º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

F. *Prevenciones generales.*

1º Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2º Los planos para puentes, estaciones, muros y en general para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion.

3º Los trabajos comenzarán dos meses despues de firmado el contrato y la línea será entregada al Supremo Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que sea aceptada, quedando en beneficio del tesoro nacional, en caso de falta, la garantía prestada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

4º El Gobierno aceptará la propuesta que sea mas conveniente, en vista de las garantías y seguridades que ofrezcan los proponentes para la pronta y segura realizacion de dicha obra; previniéndose que

vencido el término de los sesenta dias, durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á las dos de la tarde á la apertura de las mencionadas propuestas, en el salon de su despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de seccion y los interesados.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Aviso oficial.

En cumplimiento de lo dispuesto en el supremo decreto anterior, se previene que el Viérnes 22 del próximo mes de Setiembre, se vencen los sesenta dias fijados para la admision de propuestas relativas al ferrocarril de Huacho á Sayan, en cuyo dia se procederá á su apertura, como lo previene el citado decreto.

Lima, Julio 25 de 1871.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Próroga.

Lima, Setiembre 21 *de* 1871.

Prorógase por ocho dias mas el término señalado para la admision de propuestas para construir el ferrocarril de Huacho á Sayan, decretada en 25 de Julio último.

Fíjense los respectivos avisos y regístrese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Concesion.

Lima, Enero 21 *de* 1872.

Habiéndose convocado propuestas para la construccion del ferrocarril de Huacho á Sayan, por supremo decreto de 25 de Julio del año próximo pasado, y apareciendo de los informes que obran en este expediente y cuadro comparativo formado por la Comision especial de ingenieros, que la propuesta mas ventajosa es la de D. Felipe Arancibia, por el sistema de via angosta. De conformidad con el dictámen fiscal de la Corte Suprema; acéptase dicha propuesta bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Felipe Arancibia se obliga á construir el ferrocarril del sistema via angosta, entre Huacho y Sayan con sujecion al trazo hecho por el ingeniero de Estado D. Enrique Winteringham, y con arreglo á las bases y especificaciones contenidas en el pliego que se acompaña en la propuesta y que se insertará en la escritura que se otorgue.

2ª Se obliga asímismo á construir un muelle en el puerto de Huacho, así como el puente viaducto de Quipico y los puentes de Huara y Sayan, con arreglo á las bases y especificaciones fijadas en el decreto de convocatoria de 25 de Julio de 1871, que tambien se insertarán en la escritura.

3ª Todos los trabajos de la obra del ferrocarril y muelles se harán bajo la inmediata inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto, los cuales cuidarán de que las obras se realicen con estricta sujecion á lo estipulado.

4ª El contratista se obliga á adoptar ó introducir en la construccion de la via y sus dependencias, todas las alteraciones ó innovaciones que el Supremo Gobierno juzgue convenientes y que no afecten lo sustancial de la obra, quedando entendido que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el précio estipulado, la diferencia avaluada por dos ingenieros nombrados por el Gobierno y el contratista, se descontará ó abonará proporcionalmente sobre la suma fijada en la cláusula 15 como valor total de la obra.

5ª El contratista se obliga á terminar completamente la línea con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público, en el término de dos años, que

empezarán á contarse á los sesenta dias de firmada la escritura.

6ª El tiempo se contará de fecha á fecha, y no podrá aumentarse sino en compensacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor y demas reconocidos por derecho, con tal de que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por demora que sufriere el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

7ª Si la obra no se ejecutare conforme á lo estipulado en las cláusulas anteriores, y requerido el contratista por el ingeniero inspector para poner el remedio conveniente, no lo hiciere, alegando algunas razones para justificar su procedimiento, en este caso se nombrará un ingeniero por cada una de las partes, y lo que estos decidan ó en caso de discordia, resuelva el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al contratista y si este no cumpliere la decision de los ingenieros, el Gobierno queda autorizado para declarar caduco el contrato, de propia autoridad y sin mas trámite. Tambien produce igual derecho en favor del Gobierno la suspension del trabajo por mas de seis meses, á no ser que dicha suspension provenga de casos fortuitos ó de fuerza mayor, suficientemente comprobada. En ambos casos de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que se declare bien ejecutada y el contratista tendrá la obligacion de indemnizar al Gobierno la continuacion y terminacion de la obra y los daños y perjuicios sufridos por culpa del contratista.

8ª El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero y las contratas que con ellos celebrare serán validas y obligatorias, en cuanto no se oponga á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está acordado respecto á los colonos chinos.

9ª Los operarios, trabajadores ó empleados de la línea están exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil durante la obra hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

10. El contratista queda facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio del puerto de Huacho, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril y muelle del mencionado puerto.

11. El Supremo Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveduría de empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Supremo Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

12. El contratista se compromete á colocar por su cuenta y costo, una cañería de fierro que partiendo del Puquio, surta de agua potable al pueblo de Huacho; á cuyo efecto así como la provision de agua para el consumo de trabajadores, uso de las locomotoras, trabajos de la via y sus dependencias, será obligacion del Supremo Gobierno á allanar las dificultades que pudieran presentarse, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

13. Serán de libre importacion y

exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato los artículos siguientes: 1º máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras; 2º víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, galleta, harina y huesillos; 3º toda especie de forraje para bestias; y 4º pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva. El contratista se obliga á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y exigencias de la obra, reservándose el Supremo Gobierno el derecho de dictar las medidas precautorias que creyere convenientes.

14. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril y muelle de Huacho, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados al contratista, podrán tocar directamente en el puerto de Huacho, y verificar su despacho ó descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de comercio y aduanas respecto á los puertos mayores.

15. El Supremó Gobierno se obliga á pagar al contratista ó á los legítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril de Huacho á Sayan, esto es, por el muelle, via férrea, y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas y enseres enumerados en las especificaciones á que se refieren las cláusulas 1ª y 2ª la suma de un millon setecientos mil soles en moneda corriente del Perú; cuyo pago se verificará del modo siguiente: 1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril y muelle de Huacho, cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, le será abonado en el acto y sin dilacion alguna por cualquiera de las casas consignatarias del huano que el Supremo Gobierno tenga á bien designar en Lima, Europa ó los Estados Unidos de América, tan luego se presenten las referidas facturas, debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso en que estas se efectúen en el extranjero, ó bien por personas ó autoridades competentes si se efectuasen en el territorio del Perú: 2º El resto del precio total estipulado, le será abonado al contratista ó á quien legítimamente represente sus derechos ó acciones, en armadas mensuales correspondientes á los trabajos hechos durante el mes respectivo y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total de la obra, debiendo el contratista para que tenga lugar el pago, presentar el correspondiente certificado del ingeniero ó ingenieros á quienes el Supremo Gobierno encargue la inspeccion de los trabajos. Concluidos estos, se hará liquidacion de cuentas, entregándose al contratista el saldo que resultare á su favor.

Los certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que quien deba hacer efectivo el pago, entregue al contratista ó á sus representantes legales, su importe respectivo, computándose los intereses de las cantidades que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

16. Si despues de terminada y entregada la obra, le quedase al

contratista alguna cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Supremo Gobierno necesite para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de la factura; y caso de que por el uso halla deterioro, á precio de tasacion.

17. En garantía del fiel cumplimiento del contrato, el contratista dejará en arcas fiscales el 15 por ciento del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de trescientos mil soles. Este depósito será devuelto cuando terminen las responsabilidades contraidas, abonándosele entretanto por dicho depósito el respectivo interés.

18. El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta dos años despues de concluida y entregada, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion, pero no los ocasionados por otras causas ó por los mismos casos fortuitos mencionados anteriormente.

19. Cualquiera diferencia que se suscite entre el Supremo Gobierno y el contratista sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, será sometida á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por la ley.

20. Este contrato no puede traspasarse ni trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio consentimiento del Gobierno, consignado en escritura pública.

21. Los derechos que este contrato da al contratista, y las obligaciones que le impone, no se suspenderán por enfermedad ó muerte de él, y son trasmisibles á sus herederos ó representantes.

22. Versando este contrato sobre la construccion de la obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura respectiva con excencion del pago de la contribucion de timbres.

23. Queda establecido que si en la contruccion de la línea se encontraren algunos minerales, antigüedades ó sustancias explotables, desde luego serán de propiedad del Estado y el contratista lo pondrá inmediatamente en conocimiento del gobierno.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que prévia aceptacion del contratista D. Felipe Arancibia, se otorgue la respectiva escritura, desglosandose préviamente los certificados de depósito hechos por los demas proponentes, los que serán devueltos á los interesados.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Que se haga con fondos del empréstito.

Lima, Febrero 19 *de* 1872.

Siendo de vital importancia la construccion del ferrocarril de Huacho á Sayan, por cuanto tiende á la fácil exportacion de los valiosos productos de las haciendas por donde atraviese, contribuyendo de este modo al progreso de la nacion, y atendiendo á que para esta obra puede disponerse de los fondos provenientes del último empréstito, pues no siendo necesaria la total inversion de estos sino en un período dilatado, es fácil reintegrarlos con los mismos productos de la línea, vuelva al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura mandada extender por decreto de 25 de Enero último.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Lima, Abril 3 *de* 1872.

Nómbrase al ingeniero de Estado D. Enrique Winterigham, inspector de los trabajos del ferrocarril de Huacho á Sayan.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Ferrocarril de Huaman á Trujillo.

En el expediente seguido por el Dr. D. Fernando Casós, para que se le admita la propuesta que ha elevado al Gobierno, á fin de plantificar un ferrocarril de sangre entre el muelle de Huaman y la ciudad de Trujillo, S. E. el Presidente se ha servido expedir el decreto que sigue:

Lima, Setiembre 15 *de* 1863.

Visto este expediente con los documentos que le preceden y teniendo en consideracion:

1º Que el ferrocarril cuya plantificacion solicita el Dr. D. Fernando Casós, entre el puerto de Huaman, de próxima instalacion, y la ciudad de Trujillo, debe servir de complemento para realizar los fines que el Congreso y el Gobierno se han propuesto al decretar la construccion del muelle de Huaman:

2º Que es un deber de la administracion pública facilitar las vias de comunicacion, protegiendo de este modo los grandes intereses de la industria y del comercio:

3º Que el Dr. Casós no exige del Gobierno ni privilegio exclusivo, ni garantía sobre los capitales que se inviertan, ni subvencion de ninguna clase:

4º Que el recurrente, en compensacion de los terrenos fiscales que solicita, para la estacion del camino en la bahía de Huaman, se impone la obligacion de conducir gratuitamente la correspondencia de correos, las tropas, equipo y dinero de la pertenencia del Estado, que transiten por la via férrea, ofreciendo á mas tener siempre un wagon especial para el servicio de la primera autoridad del departamento:

5º Que estando destinado para alojamiento de las tropas, el cláustro del convento supreso de Santo Domingo, no es conveniente concederlo para la estacion de la ciudad, y sí, el solar que se encuentra al respaldo de dicho cláustro, en la parte que sea estrictamente necesaria para dicha estacion, en lo cual convienen la autoridad departamental y la de administracion local de Trujillo:

6º Que conteniendo esta poblacion un reducido número de habi-

tantes, que no llegan á 8,000, debe tambien suponerse reducido el número de pasajeros, con mayor motivo desde que siendo tan corta la distancia de 2 millas, que hay entre Trujillo y Huaman, habrá muchas personas que viajen á caballo, como es costumbre en el lugar; por cuya razon y la de proteger las nuevas empresas sin gravámen para los pueblos, es de accederse al precio de pasajes propuesto por el empresario, á lo que defiere la Prefectura del Departamento, estimando admisible 4 reales por el pasaje de primera clase, y 2 reales por el de segunda, mientras exista en circulacion la moneda boliviana, y 40 centavos por el de primera, y 20 centavos por el de segunda, cuando aquella moneda se encuentre amortizada:

7º Que la libertad de derechos solicitada para los útiles del camino, solo debe concederse en lo muy preciso, despues que dichos útiles hayan sido reconocidos con las formalidades debidas:

8º Que en el caso de caminos no privilegiados como el presente, que pueden recibir competencia, es indispensable fijar de antemano el órden de separacion que ha de haber, si otros caminos se establecen:

9º Que el Supremo Gobierno no puede dispensar á ningun ciudadano del cumplimiento de las leyes generales, como resultaria si se excepcionara del servicio militar á los empleados y operarios de la via férrea de Huaman. Y de conformidad con lo expuesto por la municipalidad de Trujillo, con lo informado por la Prefectura del departamento y Direccion de Obras Públicas, y con lo dictaminado por el fiscal de la Corte Suprema: concédese al Dr. D. Fernando Casós, permiso para la plantificacion de un ferrocarril de sangre entre Huaman y Trujillo, con las modificaciones siguientes en la propuesta que ha presentado:

1ª Se le concede únicamente para términos en la playa de Huaman 7,500 varas, dándole al frente 75 varas sobre 100 de fondo, y en lugar del cláustro de Santo Domingo, que solicita en la cláusula 5ª, se concede á la empresa para término en Trujillo, el terreno que indican el prefecto y la municipalidad, á espaldas de dicho convento, debiendo tomarse de este terreno lo estrictamente necesario y fijarse los linderos con precision por el prefecto del departamento.

2ª La libertad de derechos que se solicita en la cláusula 9ª, solo comprenderá los útiles y herramientas para la construccion del camino, y que han de emplearse en él, y los carruajes, en cantidad proporcionada, que han de correr sobre los rieles y no otros; cuyos útiles y carruajes se entregarán libremente, despues que hayan sido mandados reconocer y reconocidos por la aduana, con las mismas formalidades que emplea en mercaderías comunes y del despacho diario.

3ª Que las nuevas líneas que se puedan establecer despues entre Huaman y Trujillo, podrán partir del muelle, y en él y en el trayecto, se irán separando dichas líneas, de modo que al llegar á Trujillo los términos se encuentren á 100 varas de distancia uno de otro, quedando así modificada la cláusula 13.

4ª En cuanto á la cláusula 14, se estará siempre á lo dispuesto en las leyes generales y á lo declarado por el Gobierno en casos análogos. Tampoco gozarán de la excepcion del servicio militar los empleados ó dependientes de la empresa, por ser esto opuesto á las leyes y por cuyo motivo quedará suprimida la cláusula 12.

Acéptanse las demas condiciones que dicha propuesta contiene y la compensacion que se ofrece por los terrenos cedidos: extiéndase con arreglo á las cláusulas propuestas y á las modificadas, la correspondiente escritura de esta concesion, y por separado el instru-

mento en que los dos fiadores se obligan á hacer efectivo el pago de la multa de 2,000 pesos cada uno, para el caso de que el empresario Casós no deje plantificado el ferrocarril en el plazo que designa la cláusula 1ª de su propuesta: remítase este expediente á la Tesorería de esta capital para el otorgamiento de dichas escrituras, debiendo el empresario entregar de la de concesion un testimonio, para que se archive en la Prefectura del departamento.

Comuníquese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — ZEGARRA.

Ferrocarril de Ica á Ayacucho.

Nómbrase una comision para estudios.

Lima, Mayo 25 *de* 1870.

Teniendo en consideracion la importancia de las vias férreas y la necesidad de implantarlas en los lugares convenientes de la República, á fin de acelerar el progreso de los pueblos y el desarrollo de su comercio é industria; que el Gobierno está autorizado por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 13 de Enero de 1869 para proceder á su ejecucion, una vez conocidas su utilidad y practicabilidad; que las diversas líneas que se encuentran en actual trabajo y las que se han mandado estudiar con el fin de unir las poblaciones trasandinas con el litoral de la costa, favorecen á todos los departamentos de la República, excepto al de Ayacucho, por la distancia en que se encuentra de ellas; y atendiendo á que los beneficios de la ley y la accion del Gobierno deben extenderse á la mayor parte posible de los pueblos; que el ferrocarril de Ica, ó bien el Central Trasandino, prolongándose hasta Ayacucho facilitará á aquel departamento y al de Huancavelica la exportacion de sus valiosas producciones y su desarrollo comercial é industrial, se resuelve: que una comision compuesta del ingeniero D. Gerrit S. Backus y de los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego, de verificar los respectivos estudios en direccion de ambas vias, desde Jauja á Ayacucho y de Ica á la ciudad de Ayacucho, á fin de que el Gobierno en vista de ellos y de las ventajas, facilidad y economía que resulten de una ú otra via, pueda determinar la ejecucion de la que sea mas conveniente. Dense á la comision las respectivas instrucciones. Aplíquese el gasto á la partida 855 pliego 1º del presupuesto general.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Se habilita con fondos á la comision.

Lima, Mayo 31 *de* 1870.

Estando dispuesto por decreto de 25 del presente mes que se practiquen los estudios de un ferrocarril que, partiendo de la ciudad de Ica ó de la de Jauja, termine en la de

Ayacucho atravesando en ambos casos el departamento de Huancavelica; y siendo necesario que en el dia se proceda al estudio del mencionado ferrocarril, se dispone: que al ingeniero de Estado D. Gerrit S. Backus, jefe de la comision, se le entregue para los primeros gastos y compra de útiles é instrumentos, la suma de cuatro mil soles, correspondientes al presente mes; y que la Caja Fiscal de este departamento remita una sola vez á la de Huancavelica la cantidad de diez y seis mil soles para cuatro meses mas, á razon de cuatro mil soles por mes; con el objeto de que pueda atender á los gastos que demande la comision, debiendo el citado ingeniero rendir mensualmente á este Ministerio la cuenta documentada de dichos gastos. En su consecuencia, gírese al Ministerio de Hacienda el respectivo libramiento para que la Caja Fiscal del departamento abone al mencionado ingeniero Backus los referidos cuatro mil soles, aplicándose el gasto á la partida 857 del pliego 1º del presupuesto general.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Estudios de los ferrocarriles de Tacna á Bolivia y de Ilo á Moquegua.

Lima, Enero 8 *de* 1870.

Considerando: que autorizado el Gobierno por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, para procurar por todos los medios posibles la plantificacion de las vias férreas que crea conveniente establecer, una vez conocidas su utilidad y practicabilidad; que el modo mas seguro y positivo de contribuir al desarrollo comercial de los pueblos, es facilitándoles la exportacion de sus importantes producciones, á fin de que contribuyan á formar la riqueza nacional; que una vez unida la ciudad de Tacna con la frontera de Bolivia, por el sitio que sea mas conveniente, inclinándose al Sur, en cuanto sea posible, reportará dicho departamento todas las ventajas y beneficios que redundan por medio de la fácil comunicacion con los grandes centros comerciales; que iguales ventajas reportará la ciudad de Moquegua, uniéndola con el puerto de Ilo; se resuelve; que una comision compuesta del ingeniero en jefe D. Alejandro M. Guido de Vignau, y los demas que posteriormente se nombren, se encargue, desde luego, de verificar los estudios preliminares y definitivos, levantando al efecto los respectivos trazos, planos, perfiles y formando los presupuestos de las referidas vias férreas: aplíquese el gasto á la partida 855 pliego 1º del Presupuesto General. Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—DORADO.

D. Enrique Meiggs hará los estudios.

Lima, Enero 12 *de* 1870.

Vista la anterior propuesta de D. Enrique Meiggs y estando dispuesto por decreto de 8 del presente, el que se verifiquen los estudios preliminares y definitivos, levantándose al efecto los respectivos planos y formando los presupuestos de las líneas férreas de Tacna á las fronteras de Bolivia y de Moquegua al puerto de Ilo; acéptase la referida propuesta en los mis-

mos términos que se le concedió para verificar los de Jauja y cuyo tenor es el siguiente:

1º El Supremo Gobierno autoriza á D. Enrique Meiggs para que pueda hacer los estudios de los ferrocarriles mencionados, suministrándole todas las facilidades que sean necesarias.

2º El citado proponente hará practicar los referidos estudios á su costa y empleando los ingenieros contratados por él.

3º Un ingeniero del estado intervendrá en los trabajos, con el objeto de que se llenen los deseos del Gobierno.

4º Los estudios y planos quedarán terminados dentro de ocho meses, despues de aceptadas estas bases ó antes, si fuere posible.

5º Terminados los estudios y los planos, el proponente se compromete á ponerlos á disposicion del Gobierno, á fin de que pueda contratar con él, ó con quien lo represente de un modo legal, la construccion de los ferrocarriles mencionados, ó que convoque cualquiera empresario en los términos que tenga á bien, ó haga de dichos estudios y planos el uso que crea mas conveniente.

6º Se someterá la valorizacion de los gastos hechos en los estudios y planos, á una junta de ingenieros de la confianza de ambas partes, y el proponente será indemnizado de su valor para el caso de que el Gobierno no contrate con él ó con su representante, la construccion de los mencionados ferrocarriles, sin que pueda impedir que el Gobierno haga uso de dichos estudios y planos desde el momento que esten terminados. Si se contrataren los ferrocarriles referidos con el proponente ó con su representante, el valor de los estudios será considerado como parte de la obra.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene el otorgamiento de la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—DORADO.

Convocatoria para remate.

Lima, Junio 8 de 1870.

En virtud de lo dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre del 64 y 13 de Enero del 69, por las que se autoriza al Ejecutivo para el establecimiento de ferrocarriles en la República, una vez conocida su utilidad y practicabilidad y estando terminados los estudios que por decreto de 8 de Enero último se mandaron practicar entre la ciudad de Tacna y las fronteras de Bolivia y los de Ilo á Moquegua, se resuelve: que se admitan propuestas cerradas para la construccion de los citados ferrocarriles por el término de treinta dias; debiendo los proponentes presentar por separado dichas propuestas al Ministerio del ramo, acompañando una garantía de 500,000 soles para la primera y 200,000 soles para la segunda, á satisfaccion del Cajero Fiscal de este departamento, y sujetarse á las bases y especificaciones siguientes:

LÍNEA DE TACNA A LA FRONTERA DE BOLIVIA.

A. *Formacion del camino.*

1º Los terraplenes tendrán 15 piés ó sea 4.6 metros de ancho al nivel de formacion, con chaflanes que deben variar segun la clase del terreno, es decir:

En terreno duro, greda ó cascajo. 1 á 1½
En tierra blanda cascajo fino.... 1 á 1¾
En arena..... 1 á 2

2º Las excavaciones ó cortes tendrán 18 piés ó sea 5.5 metros de ancho al nivel de formacion con los chaflanes siguientes:

En roca dura y conglomerato á plomo..... 1 á ¼
En cascajo grueso, greda ó tierra dura..... 1 á 1
En arena, cascajo muy suelto y tierra blanda..... 1 á 1½ ó 1 á 2

3º Los socavones tendrán 5.8 metros (ó sea 19 piés) de alto hasta la parte superior de la bóveda y 5.5 metros de ancho al nivel de formacion en roca viva. Si la blan-

dura del terreno exige la construccion de un arco de piedra ó ladrillo, tendrá este la forma de un semicírculo sostenido por paredes derechas hasta la altura de 11 piés.

4º La mampostería en los puentes y viaductos expuesta á la accion del agua, será sentada en cimiento romano; el restante de la albañilería será basado en cal, sea de piedra canteada, bruta ó arreglada á martillo.

Los albañales de poca altura y de claros pequeños, como igualmente las murallas de retencion al pié de terraplenes en faldas escarpadas, serán de piedra seca, y solo en casos excepcionales ó cuando sus claros ó sus alturas pasen de 2 á 3 piés, serán construidos de piedras brutas ó de ladrillos con cal.

Las murallas de proteccion en rios ó pantanos y los refuerzos interiores detras de las murallas de los estribos, serán de piedras sueltas; y solo en casos excepcionales se harán de albañilería de piedras brutas, basadas en cal y cimiento hidráulico.

Los puentes, desagües y albañales de 1 á 2 piés de claro, serán cubiertos de planchas de fierro ó de piedras chatas, ó se harán de cañería de fierro ó de barro de 6' hasta 1.6' de diámetro.

En lugares á donde la cantidad de agua es insignificante y no pueda dañar la solidez del terraplen, se amontonarán piedras sueltas que permitan la libre filtracion del agua. A estos albañales se les da el nombre de albañales de filtracion, y serán construidos en los lugares indicados en el perfil y plano de la via proyectada. La capa de piedra tendrá generalmente 5.0' de alto y 10 ó 12 piés de ancho, atravesando el terraplen en toda su extension.

Los puentes chicos serán de arcos en el caso que sus claros no pasen de 10 piés ó sea 3 metros y serán construidos de mampostería de piedra con cal ó de ladrillo, mientras que los puentes de mayores dimensiones serán construidos enteramente de mampostería de piedra ó ladrillo, sentada en cal con una superestructura de fierro del sistema tubular (ó plategirde) ó de madera. En viaductos de considerable altura y puentes muy elevados se emplearán machones de tubos de fierro, ó de una combinacion de *Vand Iron*. En casos excepcionales solamente será la superestructura de madera ó de una combinacion de madera con fierro.

5º La gradiente máxima será de 3 por ciento en curvas de menos de 300 metros de radio y el 4 por ciento en las tangentes. El radio mínimo de las curvas será de 200 metros, pudiendo reducirse en casos excepcionales á 106 metros de radio.

6º En los lugares á donde la línea férrea cruce caminos públicos ó vecinales, se harán los pasajes á nivel con las ranflas y barreras precisas para la comodidad y seguridad del tráfico público.

7º En los terrenos cultivados se encerrará el camino por murallas de adobe, ó de piedras brutas con barro, ó de alambre.

8º Las zanjas laterales que acompañan tanto los cortes como los terraplenes, llevarán las aguas por los puentes ó desagües de uno al otro lado del camino.

9º Los puentes serán del sistema tubular *(plategirder system.)*

B. *La via permanente.*

1º El lastre tendrá un pié de espesor desde el nivel de formacion hasta la parte superior del durmiente; 12 piés ó sea 3. 7 metros en la corona con chaflanes de 1 á 1½, y se compondrá de cascajo fino ó de los desperdicios de los cortes en roca.

2º El ancho entre los rieles *(guage)* será 4' 8½.

3º La forma del riel de fierro será de T igual á la del de Arequipa á Puno: su peso 63 libras por yarda.

4º La union de los rieles entre

sí se efectúa por un par de planchas de fierro dulce de 20 libras *(fishplates)* ligadas con cuatro tornillos de 0.022 de diámetro.

5º Los cambios y cruceros como las puntas serán de acero de Bessemer.

6º Los pernos *(spikes)* serán de peso de 0.6 libras y hechos por máquina.

7º Los durmientes tendrán 2.80 metros de largo, 0.20 metros de ancho por 0.13 de espesor; serán de alerce, ciprés ó pino de California y se colocarán á 0.75 metros de centro á centro.

8º El contratista sin aumentar la gradiente máxima, ni disminuir el radio mínimo de las curvas, podrá separarse de la direccion de la via que designa el plano, y solo con el objeto de facilitar, en cuanto sea posible, la entrada de la línea al valle de Tacna, si se encontrase medio de conseguirlo.

C. *Estaciones.*

Los edificios en las estaciones ó paraderos y los estanques, serán de sencilla pero de sólida construccion, y adecuados á los precios que se han fijado en el presupuesto. Las murallas de los edificios principales serán de adobe con techos de zinc, forrados con madera por el lado interior; otras serán enteramente de fierro.

Los edificios de menor importancia serán construidos de madera y cubiertos con planchas de fierro acanalado.

Para satisfacer las exigencias del tráfico se necesitan las siguientes estaciones:

1º Una estacion completa en Tacna, es decir:

Una maestranza.

Bodegas 80 metros por 20 metros de ancho.

Galpon para 12 locomotoras.

Id. para 120 carros.

Edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los demas empleados.

Canchas 40 metros por 15 metros de ancho.

Estanques de capacidad de 4,000 piés cúbicos.

Tornamesa de fierro de 16 metros de diámetro.

Carpintería y herrería.

Cocinas, boletería y balanza.

Salon amueblado de 1ª y 2ª clases para pasajeros.

Galpon de compostura de wagones y carros.

Una oficina para telégrafo.

Ranflas para el embarque de caballos y ganado.

Una mesa de 100 metros de largo por 5 de ancho.

Lugares secretos para ambos sexos.

2º Estanques en la travesía del rio de Tacna con todos los aparatos necesarios para surtir la máquina con agua, y conteniendo 4,000 piés cúbicos de agua.

Ademas una casita de tablas para los empleados.

3º Un estanque de igual clase como el anterior y una casita para los empleados, puestos en el pasaje de la línea del estero ó rio de Palca.

4º Estacion de Huaylillas conteniendo:

Un edificio para el jefe de la estacion y demas empleados.

Una tornamesa de 16 metros de diámetro.

Un estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañería precisa para conducir el agua de las vertientes vecinas á la estacion y al depósito.

Una bodega pequeña de 20 metros por 10 metros de ancho.

Un depósito para carbon.

Una cancha de 30 metros por 10 metros de ancho.

Una oficina para telégrafo.

5º Un estanque auxiliar cerca de la Laguna Blanca con una casita para empleados.

6º Estacion final en la frontera de Bolivia, conteniendo:

Un galpon para composturas lijeras de máquinas y carros.

Id. para 4 máquinas.

Id. para 60 carros.

Un edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los demas empleados.

Canchas de 100 metros por 15 de ancho.

Bodegas de 100 metros por 20 de ancho.

Un estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañería precisa para la conduccion del agua á la estacion y un depósito.

Tornamesa de 16 metros de diámetro.

Oficinas, boletería, salones para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

Un gran depósito para carbon, cubierto con techo de zinc.

Una balanza para pesar carros cargados.

Una oficina para telégrafo.

Lugares secretos para ambos sexos, etc.

Un hotel decente que se podrá construir por cuenta de la empresa ó de un especulador.

Todas las estaciones serán cerradas por murallas de adobe, ó de planchas de zinc, teniendo las puertas necesarias para la entrada y salida de los trenes y otra para el tráfico de carretas ó mulas.

D. *Equipo del camino ó material rodante.*

16 locomotoras de peso de 35 toneladas, cilindros de 18 pulgadas de diámetro y 24 de manga, con tres pares de ruedas motrices de 46" de diámetro capaces de arrastrar 50 toneladas de peso neto en la gradiente mínima de 3 por ciento en curvas de 106 metros de radio mínimo. Velocidad mínima en subida 10 millas por hora.

8 coches para pasajeros de 1ª clase.

16 id. 2ª clase.

60 carros de carga *(housecars.)*

60 id. de plataforma.

6 id. de equipaje (cerrados.)

6 id. de mano.

8 id. para conduccion de ganados.

2 carros á vapor *(steamers)* capaces de arrastrar 5 toneladas de peso neto en gradiente de 3 por ciento y de 106 metros de radio mínimo. El carácter del material rodante será del sistema americano *(trucks and chilled wheels.)*

LÍNEA DE ILO A MOQUEGUA.

A. *Formacion del camino.*

A este respecto se fijan las mismas nueve bases que antes se ha señalado para el ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

B. *La via permanente.*

En este capítulo se designan igualmente las mismas siete primeras bases fijadas anteriormente para el indicado ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

C. *Estaciones.*

Los edificios en las estaciones ó paraderos y los estanques se construirán de los mismos materiales señalados para el ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia.

Para satisfacer las exigencias del tráfico se necesitan las siguientes estaciones:

1º Una estacion completa en Tacocho, conteniendo:

Una maestranza completa.

Bodegas de 50 metros por 15 metros de ancho.

Galpon ó rotonda para 8 locomotoras.

Id. para 60 carros.

Edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los demas empleados.

Canchas de 43 metros por 10 de ancho.

Estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos de agua.

Tornamesa de fierro de 16 metros de diámetro.

Carpintería y herrería.

Galpon para compostura de wagones y carros.

Oficina, boletería y balanza.

Salones amueblados de 1ª y 2ª clase para pasajeros.

Oficina para el telégrafo.

Ranflas para el embarque de ganado y caballos.

Una vereda de 50 metros por 5 metros de ancho.

Lugares secretos para ambos sexos.

2º Un estanque auxiliar en Pedregales con una casita para los empleados y un depósito de agua de 4,000 piés cúbicos de capacidad.

3.º Estacion del Conde, conteniendo:

Una bodega pequeña de 20 metros por 10 metros de ancho.

Un estanque de fierro de 4,000 piés cúbicos de agua.

Casa de empleados y jefe de estacion con las oficinas de boletería y salones precisos.

Una oficina para telégrafo.

4.º Dos paraderos entre el Conde y Moquegua, compuesto cada una de un desvío de 200 metros de largo, una casita para los empleados y un galpon de 20 metros por 10 de ancho.

5º Estacion final de Moquegua, conteniendo:

Un galpon para composturas ligeras de locomotoras, wagones y carros.

Una rotonda ó galpon para 4 máquinas.

Id. para 40 carros.

Un edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los empleados.

Canchas de 30 metros por 10 de ancho.

Un estanque de fierro de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañería precisa para conduccion del agua.

Una tornamesa de 16 metros de diámetro.

Bodegas de 60 metros por 15 de ancho.

Oficina telegráfica.

Oficina, boletería, salones amueblados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

Una balanza.

Lugares secretos para ambos sexos.

Todas las estaciones serán cercadas por murallas de adobe ó de planchas de fierro acanalado, teniendo las puertas necesarias para la entrada y salida del tren y otras para el tráfico de carretas y mulas.

D. *Equipo del camino ó material rodante.*

8 locomotoras de peso de 30 toneladas, con 3 pares de ruedas motrices 4' 6' de diámetro, cilindros de 16 pulgadas de diámetro y 24 pulgadas de manga, capaces de arrastrar trenes de 50 toneladas de peso neto en subida, por gradientes de 3 por ciento y curvas de 120 metros de radio mínimo con la velocidad de 15 millas por hora.

6 wagones para pasajeros de 1ª clase.

10 id. para pasajeros de 2ª

20 carros de carga *(housecars.)*

20 id. de plataforma.

4 id. de equipajes (cerrados.)

4 id. de mano.

6 id. para conduccion de caballos y ganados.

2 id. á vapor *(steamers)* capaces de arrastrar 4 toneladas de peso neto por gradientes de 3 por ciento y curvas de 130 metros de radio mínimo.

El carácter del material rodante será del sistema americano *(trucks and chilled wheels.)*

E. En el puerto de Pacocha se prolongará el *muelle* existente 30 metros dentro del mar, dándole la forma de martillo en su extremidad y una anchura de 10 metros.

F. Un *telégrafo* de 95 kilómetros acompañará la via en toda su extension.

G. *Prevenciones generales para ambas líneas.*

1º Todo el material que se emplee en la construccion de ambas líneas, y en los puentes, estaciones y material rodante, será de la mejor clase.

2º Los planos detallados de construccion de estaciones, el trazo de las obras de arte, la via, su verdadero término en la frontera, para

el ferrocarril de Tacna, que es al frente del tambo de Visvire, junto al rio de Cadpa y todas las cuestiones referentes á la parte profesional del camino durante su ejecucion, serán sometidas al juicio y aprobacion del Gobierno, previo informe del ingeniero inspector que se nombre al efecto; igual prevencion se observará en el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

El mismo ingeniero inspector velará por el estricto cumplimiento de las diversas condiciones que se estipulen y es responsable por la solidez y buena ejecucion de todos los trabajos.

3º Los trabajos deberán comenzar dos meses despues de firmado el contrato y la línea será entregada al Supremo Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que sea aceptada, quedando á beneficio del Tesoro Nacional, en caso de falta, la garantía prestada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

4º El Gobierno aceptará la propuesta que sea mas conveniente, en vista de las garantías y seguridades que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de dichas obras; previniéndose que vencido el término de los 20 dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á las dos de la tarde á la apertura de las mencionadas propuestas en el salon de su despacho á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los interesados.

Rúbrica de S. E.—SECADA.

Aviso oficial.

En cumplimiento del supremo decreto anterior se previene que el término para presentar las propuestas relativas á la construccion de los ferrocarriles comprendidos entre la ciudad de Tacna á la frontera de Bolivia y del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua, se vence el Juéves 7 de Julio próximo, dia en que tendrá lugar la apertura de las referidas propuestas.

Lima, Junio 8 de 1870.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas. —JOSE NAVARRO.

Fianza para la propuesta.

Señor Cajero Fiscal.

Tadeo Claret ante US. con la manera mas arreglada á derecho respetuosamente expongo: que deseando los señores Devés Freres, del comercio de Tacna, hacer propuestas para la construccion del ferrocarril trasandino de Ilo á Moquegua, de que se ocupa el supremo decreto de convocatoria de 8 de Julio último, que se registra en "El Peruano" de esta fecha, me constituyo fiador de ellos por la cantidad de 200,000 soles, á fin de que puedan presentar sus respectivas propuestas, conforme á dicho decreto. Esta fianza caducará de hecho y de derecho si no fueren aceptadas las propuestas de mis fiados, ó se elevará á escritura pública, si fueren aceptadas, obligando desde ahora mis bienes habidos y por haber con arreglo á las leyes, para los fines del expresado decreto. Siendo esto justo, á US. pido se digne tenerme por presentado como fiador de los señores Devés Freres por la cantidad indicada, prévias las diligencias correspondientes y pasar la nota al Ministerio de Gobierno para que las propuestas de mis fiadores sean atendidas.

Es justicia etc. — Lima, Julio 2 de 1870.—TH. CLARET.

(Ratificada, se aceptó el fiador en Julio 5.)

Primera propuesta para la construccion.

Excmo. Señor.

Devés Freres ante V. E. respetuosamente exponemos: que en conformidad con lo dispuesto en el de-

creto de 8 de Julio próximo pasado, tenemos el honor de someter á la ilustrada consideracion del Supremo Gobierno nuestra propuesta para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Devés Freres por nosotros mismos, nuestros herederos, albaceas y legítimos representantes, nos obligamos á construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua con sujecion á los planos hechos por el ingeniero en jefe D. Alejandro M. Guido de Vignau y á las especificaciones ó bases determinadas en el supremo decreto de convocatoria de 8 del corriente.

2ª Los empresarios se obligan á cumplir todas las prescripciones contenidas en el citado decreto de convocatoria de 8 de Junio citado, declarando categóricamente que las aceptan todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de seis meses para principiar la obra, si no fuere posible ántes.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto. El Gobierno nombrará además, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar donde se efectuen las compras y ántes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará á los contratistas de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª Los empresarios se obligan á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

5ª Si la obra no se ejecutare conforme á los planos de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requeridos los contratistas para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistieren, alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente á los empresarios; y si estos no cumplieren la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de cuatro meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos realizados, y los contratistas en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª Los empresarios se obligan á terminar completamente la mencionada línea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público en el término de tres años que empezarán á correr á los seis meses de firmada la escritura.

7ª El término se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufrieren los contratistas en

adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

8ª Los contratistas se obligan á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsables, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que empleen los contratistas en las reparaciones á que están obligados.

9ª Debiendo comprender el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir la línea por secciones, estarán los empresarios obligados á entregarla de ese modo, en cuyo caso los empresarios podrán servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentarán los empresarios el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán los contratistas ó sus representantes, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebraren serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados del servicio militar, civil y concejil durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo en caso de guerra exterior para los peruanos.

13. Los contratistas están facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente á los contratistas el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y provedurías de empleados, operarios y peones. Si los contratistas necesitaren algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno les facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo de los contratistas.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones correspondientes.

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas que

provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que los contratistas ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la línea, gravando estas responsabilidades sobre los contratistas.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras;

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garvanzos, frangollo, huecillo, galletas y harina.

3º Toda especie de forraje para béstias.

4º Pólvora de minas ó cualquier otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriere. Si los contratistas quisieren fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlos tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuere necesario establecer. Se concede á los contratistas internar y hacer uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estan obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitaren segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere conveniente.

19. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril de Moquegua, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados á la empresa, podrán tocar directamente en el puerto ó caleta de Pacocha y verificar su despacho ó descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de comercio y aduanas.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas los indicados Devés Freres, ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, es decir, por la via férrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de seis millones setecientos mil soles ó su equivalente en moneda corriente de los países en donde se efectúe la emision en bonos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por los contratistas. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

21. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado de los contratistas. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Londres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial, de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y de los contratistas.

22. Queda estipulado que la redaccion, forma, séries, garantías,

cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no están previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mayor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos, serán los mismos que se han fijado por el Gobierno de acuerdo con D. Enrique Meiggs para los ferrocarriles del Callao y Lima á la Oroya (*) y de Arequipa á Puno; debiendo tambien sobrentenderse para esta línea cualesquiera ventajas, que de este órden se otorgaren al referido Meiggs.

23. El pago del precio total estipulado por la obra se hará efectivo en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril y cuyas compras se harán bajo las órdenes de los contratistas ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con los contratistas, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectúen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren en el territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra; el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de dos millones de soles en vales provisionales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un 6 % de interés al año. Estos vales servirán de suficiente título para cambiarlos á la par por los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de dos millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que los contratistas tengan derecho á exigir su entrega en pago de certificados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentaren al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda.

3º El resto se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que esten en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, los contratistas presentarán mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales, de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

24. El depositario de los bonos

(*) Véase la página 132 de este tomo.

llevará una cuenta corriente general de intereses, entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua; y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiere en su favor; y si resultare en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles.

25. Los certificados de pagos firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas ó á quien legalmente los represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

26. Si despues de terminada y entregada la obra, quedare á los contratistas una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion.

27. Los contratistas en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejarán en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de trescientos mil soles. Este depósito será devuelto á los contratistas, cuando terminen las responsabilidades contraídas por este contrato, abonándoseles entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interés.

28. De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas quinta y octava.

29. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas, ya sea con ellos mismos, ya con sus herederos, albaceas ó los que legítimamente los representen en sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes y derecho á los ciudadanos del Perú.

30. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone á los contratistas, no se suspenderán por enfermedad de alguno de ellos ó de todos, y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

31. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por los contratistas á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

32. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excencion del pago de la contribucion de timbres.

33. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via, se encontraren algunos minerales, fósiles, antigüedades ú otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, los empresarios pondrán este hecho en conocimiento del Gobierno, para que este adopte las medidas que crea convenientes.

34. Queda estipulado que el cambio se entenderá á razon de cinco soles por libra esterlina.

Bajo tales bases, si V. E. las encuentra justas y equitativas, estamos resueltos á encargarnos de la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua; siendo entendido que para el efecto de presentar esta propuesta, ha otorgado D. Tadeo Claret una fianza por doscientos mil soles á satisfaccion del Cajero Fiscal, cuyo comprobante acom-

pañamos en pliego abierto. — En tal virtud—

A V. E. suplicamos se digne tomar en consideracion nuestras propuestas y resolver lo que estime mas conveniente. — Es justicia &ª

Lima, Julio 5 de 1870. — Excmo. Señor. — Pp. Devés Freres—MIGUEL ARTIGUE.

Segunda propuesta.

Excmo. Señor.

Devés Freres ante V. E. respetuosamente exponemos: — Que deseando encargarnos de la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua por cuenta del Estado, no tenemos embarazo para si no es del agrado de V. E. la anterior propuesta, cambiar su forma de manera que conduzca á que el Gobierno se aproveche de todas las economías que puedan realizarse. En consecuencia, y en defecto de la primera propuesta, ofrecemos á V. E. encargarnos de la construccion de la mencionada línea, bajo las bases y condiciones siguientes: 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10, 11, 12 y 13 en los mismos términos que las de la primera contrata.

14. El Gobierno concederá gratuitamente á los contratistas el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveedurías de empleados, operarios y peones. Si los contratistas necesitaren algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno les facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias.

16, 17, 18, 19. En los mismos términos que las de la primera contrata.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas los indicados Devés Freres ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, es decir, por la via férrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma efectiva que llegue á invertirse en la construccion de la indicada línea, mas la comision de un quince por ciento en los casos, tiempo y forma que se indican en la cláusula vigésimotercera de este contrato. La diferencia entre el valor nominal de los bonos y el tipo en que se coticen, se cargará en la factura y planillas de que se ocupa la indicada cláusula vigésimotercera. Dicho pago tendrá lugar, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869, en bonos, que ganarán el interés del seis por ciento al año y tendrán un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision, ó un valor equivalente en moneda corriente de los paises en que se efectúe la emision de dichos bonos; quedando comprometidos los contratistas á que el valor total de la obra en bonos no excederá en ningun caso del límite de 6.700,000 soles, incluso el quince por ciento de comision y diferencia de valores; siendo entendido que cualquier exceso que haya, correrá de cuenta de ellos, sin lugar de su parte á reclamo de ninguna especie.

21 y 22. En los mismos términos que las de la primera contrata.

23. El pago del costo de la obra y de la comision se hará en partidas sucesivas en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril y cuyas compras se harán bajo la inspeccion del comisionado que el Gobierno nombre, conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario de estos que nombre el Gobierno de acuerdo con los contratistas, tan luego como se presénten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso que estas se efectúen en el extranjero; ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren en el territorio de la República.

2º El valor de la planilla de los gastos que se hagan en la construccion de la via, colocacion de la superestructura, edificios, pago de peones, ingenieros y demas empleados, del mismo modo que en la compra de materiales en el pais y otros gastos indispensables, se abonará al fin de cada mes, sin demora alguna, á los contratistas ó á sus representantes en los expresados bonos á la par, por el indicado depositario, inmediatamente que se le presenten las indicadas planillas firmadas por el apoderado de los contratistas y por el ingeniero ó comisionado que designe el Gobierno para que intervenga en la cuenta general é inspeccion de los trabajos, debiendo ser las firmas de estos legalizadas.

3º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres, ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la línea y de las planillas certificadas expedidas por el interventor ó inspector de la obra; el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, depositará en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de dos millones de soles, en vales provisionales que ganarán un interés de seis por ciento al año. Estos vales servirán de suficiente título para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de dos millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado desde la fecha en que los contratistas tengan derecho á exigir su entrega en pago de las planillas de que se encarga el inciso anterior por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en la forma estipulada presentaren al referido depositario, prévia órden del Ministro de Hacienda.

4º Como los contratistas garantizan que el costo total de la obra no pasará de 6.700,000 soles en bonos á la par, debiendo el Gobierno aprovecharse de la diferencia que resulte entre este valor y lo que en realidad cueste la obra, se abonará igualmente á los contratistas la misma comision de 15 ℘ sobre la dicha diferencia, como compensacion de las economías que procuren; y este pago tendrá lugar, tambien en bonos, quince dias despues de entregada la línea, prévia la liquidacion general de la cuenta.

5º Teniendo necesidad los empresarios ó contratistas de hacer frente, ántes de empezar el trabajo sobre el terreno, á los gastos que demandan la contrata de peones en el extranjero y su traslacion al país y el estudio definitivo de la línea etc. se les entregará treinta dias despues de firmada esta contrata, la suma de 800,000 soles en vales provisionales, la que será amorti-

zada con el descuento de un 25 ℘ sobre el valor de las planillas y facturas de que hablan los incisos 1º y 2º

6º Para que no se demoren los pagos en vales provisionales ántes de que se emitan los bonos, no podrá mediar mas de veinticuatro horas entre la presentacion de los documentos antes indicados y la entrega de dichos vales; siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra, salvo el adelanto de que trata el párrafo precedente.

24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31. En los mismos términos que las de la primera contrata.

32. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con excencion del pago de contribucion de timbres.

33. En los mismos términos que las de la primera propuesta.

34. Queda estipulado que el cambio se entenderá á razon de 5 soles por libra esterlina.

Bajo tales bases, si V. E. las encuentra justas y equitativas, estamos resueltos á encargarnos de la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua; siendo entendido que para el efecto de presentar esta propuesta, ha otorgado D. Tadeo Claret una fianza por 200,000 soles á satisfaccion del Cajero Fiscal, cuyo comprobante acompañamos en pliego abierto.—En tal virtud,

A V. E. suplicamos se digne tomar en consideracion nuestras propuestas y resolver lo que estime mas conveniente.

Es justicia etc. — Lima, Julio 5 de 1870. — Excmo. Señor. — P. p. Devés Freres— M. ARTIGUE.

Tercera propuesta.

Excmo. Señor:

Devés Freres ante V. E. respetuosamente exponemos:—Que en el caso de que el Supremo Gobierno no se resuelva á emprender los fuertes gastos que demanda la construccion de una línea ancha, que llene todas las condiciones y bases contenidas en el decreto de convocatoria de 8 de Julio último, y prefiera la linea angosta en el trayecto de Ilo á Moquegua, proponemos á V. E. trabajar dicha línea angosta, adoptando para su servicio locomotoras perfeccionadas por el sistema Fairlié, bien sea en los términos de la primera propuesta, ó bien en los de la segunda, reduciendo en uno ú otro caso el costo de la obra á la suma de 5.000,000 de soles, suma que, si se adoptan las cláusulas del primer proyecto, constituirá el valor total que debe entregársenos en bonos á la par; y si se prefieren las del segundo, constituirá el límite del que no podrá pasarse bajo ningun pretexto; pudiendo encargarnos bajo tales condiciones de la construccion del mencionado ferrocarril de Ilo á Moquegua —

A V. E. pedimos se digne resolver lo que estime mas conveniente en su elevada sabiduría; siendo entendido que la cláusula segunda del proyecto que se adopte para esta línea, será modificada de comun acuerdo, fijando al efecto el plano ó base de construccion. — Lima, Julio 5 de 1870.—Excmo. Señor.— P. p. Devés Freres — M. ARTIGUE.

Segunda convocatoria para el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Lima, Noviembre 8 de 1870.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que habiéndose convocado propuestas para la construccion de un ferrocarril de Ilo á Moquegua, por supremo decreto de 8 de Junio del presente año, se presentaron en el Ministerio de Gobierno las de Devés Freres, Dockendorff y Cª, Enrique Wyman, Fernando Hugues, y Montero Hermanos, ofreciendo hacer la obra el

primero por 6.700,000 soles; el segundo por 8.200,000 soles; el tercero por 6.800,000 soles, todos estos en bonos, y el último por 4.200,000 soles en dinero; que el Gobierno no considera conveniente á los intereses fiscales ninguna de estas propuestas; que despues de vencido el plazo de la convocatoria, se han presentado las propuestas del Dr. D. Fernando Casós y de D. Adolfo Bermudez, las que son inadmisibles por ser extemporáneas y porque los proponentes no han otorgado la fianza que prescribió la convocatòria; que el Gobierno al realizar las obras necesarias para el desarrollo y fomento del país, debe consultar toda la economía posible, á fin de no gravar indebidamente al Erario, se resuelve: que por la Junta de Almoneda de esta capital se saque á remate la obra del ferrocarril de Ilo á Moquegua, bajo las bases siguientes:

1ª La obra se ejecutará en todo con arreglo á las bases y especificaciones contenidas en el decreto de 8 de Junio y conforme á los planos y perfiles hechos por el ingeniero D. Alejandro Guido de Vignau.

2ª La obra se construirá con capitales del empresario, y el Gobierno garantizará un interés de 7 % sobre la cantidad de 5.000,000 de soles, debiendo consistir las pujas que se hagan en el acto del remate, únicamente en pedir la garantía sobre un capital menor. El Gobierno no garantiza ninguna clase de obligaciones que emita la empresa, y queda solo obligado á abonar la diferencia que hubiere entre el producto de la via y el interés de 7 % sobre el capital invertido.

3ª La via con todas sus estaciones y dependencias, quedará precisamente concluida en el perentorio término de dos años, contados desde que se firme la escritura, debiendo comenzar los trabajos á los seis meses de esta fecha.

4ª No se admitirá posturas sino á las personas que hayan garantizado préviamente el cumplimiento de sus obligaciones, depositando en la Caja Fiscal la suma de 200,000 soles en dinero ó en títulos de la deuda pública, tres dias antes del remate.

5ª La empresa podrá ocupar los terrenos de propiedad nacional que necesitare para la plantificacion de la línea, sus estaciones, depósitos, almacenes, y demas pertenencias; y en cuanto á los terrenos de municipalidades, de beneficencia, de particulares ó de cualquiera otra corporacion, que se necesitaren para el mismo objeto de plantificar la línea y sus dependencias, el Gobierno facilitará la adquisicion de ellos, ordenando su expropiacion conforme á las leyes, siendo de cuenta de la empresa el abono de su importe.

6ª Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, durante los dos años que debe durar la construccion de la via:

1º Locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y materiales que se empleen para su construccion y conservacion.

2º Rieles, planchas de ligaduras, pernos, durmientes y en general todo lo relativo á la sobrestructura del camino.

3º Materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerías, como fierro de todas clases y formas, maderas etc.

4º Las máquinas que se necesiten para la conservacion y sostenimiento de los talleres y maestranzas, inclusas las herramientas y útiles que en ellas se empleen.

5º Combustible de todas clases, forrajes y aceite para las máquinas y locomotoras.

6º Pólvora de minas ó de gigante, si el Gobierno no pudiere proporcionar á la empresa la que necesitare; mas si el Gobierno tuviere la cantidad de pólvora suficiente para la obra, se la proporcionará á la empresa al precio corriente

en plaza, no pudiendo en tal caso internarse del extranjero.

7º Sobre todos los artículos que se importen libres de derechos, el Gobierno se reserva la facultad de dictar las providencias que estime convenientes para asegurarse de la aplicacion de tales artículos.

8ª La empresa podrá introducir trabajadores del extranjero para la construccion de la linea y el Gobierno hará cumplir los contratos que con ellos celebre, conforme á las leyes del pais.

9ª Los empleados, trabajadores y operarios de la linea estarán exentos del servicio militar, excepto los peruanos en caso de guerra.

10. Los cercos, puentes, caminos y cauces públicos ó privados que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que no entorpezcan el tránsito, quedando expeditos los caminos y no sufran daño los particulares.

14. Todos los materiales que se empleen en la línea serán de la mejor calidad que se encuentre en Inglaterra y los Estados Unidos de América.

12. La obra se ejecutará en todo bajo la inspeccion de uno ó mas ingenieros que el Gobierno comisione, los cuales informarán mensualmente al Gobierno sobre la manera como la via se construye, sobre la calidad de los materiales y sobre si se han cumplido todas las condiciones del contrato.

13. En caso de no comenzar los trabajos, ó de no construirse en los términos prefijados, ó de suspenderse durante mas de tres meses, se impondrá al contratista una multa de 200,000 soles que se hará efectiva del depósito de que habla el artículo 4º

14. Las contensiones que se suscitaren entre el Supremo Gobierno y el contratista, ó los que legítimamente representen sus derechos sobre la inteligencia y ejecucion del contrato, serán sometidas á los tribunales de la República.

15. El contratista no podrá trasferir sus derechos á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo y consentimiento del Gobierno, comprobado en documento auténtico.

16. La escritura que se otorgue será exenta del derecho de timbre.

17. El contratista podrá servirse de sus propios trabajadores para la descarga en el puerto de Ilo, de los materiales y útiles que emplee en la construccion de la via, sujetándose á las prescripciones y los reglamentos de puerto y aduana.

18. Se concede á la empresa privilegio exclusivo para el término de 25 años, durante el cual ni el Estado, ni ninguna otra empresa podrán plantificar otro ferrocarril á vapor entre el puerto de Ilo y la ciudad de Moquegua.

19. La garantía del 7 ℘ sobre el capital que se invierta, solo durará por el término del privilegio; y terminará ántes, si durante dos años consecutivos produjere la via una utilidad equivalente á dichos intereses del 7 ℘, en cuyo caso de hecho quedará extinguida toda obligacion y toda responsabilidad del Estado para con la empresa.

20. Si las utilidades de esta llegaren á ser mayores que el 9 ℘ del capital invertido, el exceso se aplicará á indemnizar al fisco de los desembolsos que hubiere hecho en cumplimiento de la garantía del 7 ℘.

21. El Gobierno podrá en todo tiempo dictar las providencias que estime convenientes, para adquirir un conocimiento exacto de los verdaderos productos de la via y ordenar en consecuencia el pago de lo que deba abonarse á la empresa, por razon de la garantía del 7 ℘.

22. Dicha garantía no comenzará á surtir sus efectos sino despues que la via esté concluida y entregada al tráfico público.

23. La utilidad de la empresa y lo que el Estado deba pagar por su garantía, se regularán con estricta sujecion á las disposiciones del supremo decreto expedido por el Mi-

nisterio de Hacienda en 10 de Junio último, con relacion á los ferrocarriles de Lima á Huacho y á Pisco.

El camino con todas sus estaciones y dependencias serán de la propiedad y absoluto dominio de la empresa, por el término de 75 años, contados desde su conclusion y despues pasará á ser de la propiedad de la nacion, entregándose al Gobierno la via en buen estado de servicio.

Hágase la respectiva convocatoria por el término de veinte dias. —Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Concesion hecha á Devés Freres.

Lima, Diciembre 10 *de* 1870.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que habiéndose ordenado por supremo decreto de 8 de Junio del presente año, la construccion de un ferrocarril del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua, se hizo la respectiva convocatoria, á mérito de la cual se presentaron al Ministerio de Gobierno las de Devés Freres, Dockendorff y Cª, Enrique Wyman, Fernando Hugues y Montero Hermanos, ofreciendo todos hacer la obra por cuenta del Estado: que no considerando el Gobierno ventajosa ninguna de dichas propuestas, dispuso por suprema resolucion de 8 de Noviembre último, que la obra se sacase á remate por la Junta de Almonedas bajo el sistema de empresa particular y garantía del Estado por la suma de 5.000,000 de soles: que del acta de..... consta que el dia señalado para la subasta en los avisos que oportunamente se publicaron, no se presentó ningun postor: que este hecho acredita que el Gobierno no puede obtener ninguna propuesta mas ventajosa que las que se presentaron á causa de la primera convocatoria; y siendo necesario realizar la obra en cuestion para fomentar el comercio y desarrollar los intereses de la provincia de Moquegua, es deber del Gobierno aceptar una de dichas propuestas prefiriendo la que menos gravámen traiga al erario nacional: que en tal condicion se halla la de Devés Freres, pues estos ofrecen construir el ferrocarril y dejarlo concluido en el término de dos años y medio por la cantidad de 6.700,000 soles en bonos á la par, en tanto que D. Enrique Wyman pide el precio de 6.800,000 soles y el término de dos años siete meses, D. Fernando Hugues 7.000,000 de soles y dos años de término, Dockendorff y Cª 8.200,000 soles y dos años dos meses de término, y Montero Hnos. 4.200,000 soles en dinero ó en letras á la par sobre Europa; esta última propuesta aun cuando es ventajosa en apariencia no es aceptable, tanto porque no es conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 que autoriza al Gobierno para construir ferrocarriles en la República emitiendo bonos con tal objeto, cuanto porque si el Gobierno los emitiera á fin de procurarse fondos para pagar aquella suma, correría los riesgos consiguientes; se resuelve: — que se acepta como la mas ventajosa la propuesta de Devés Freres para la construccion de un ferrocarril de Ilo á la ciudad de Moquegua, bajo las bases y condiciones siguientes.

1ª Devés Freres por sí, sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obligan á construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua sujetándose á las bases y especificaciones contenidas en el citado decreto de 8 de Junio y conforme á los planos y perfiles hechos por el ingeniero en jefe D. Alejandro M. Guido de Vignau.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos de la línea se ejecutarán bajo la vigilancia del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto. El Gobierno nombrará ademas de su cuenta y costo, uno ó mas

comisionados con el objeto de que inspeccionen los materiales en el lugar en que se efectúe la compra de ellos y antes de que se remitan al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará á los contratistas de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de dichos materiales.

3ª Los empresarios se obligan á introducir en la construccion de la línea y sus dependencias todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial y á pedimento del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

4ª Si la obra no se ejecutare conforme á los planos ó á las modificaciones de que se encarga la cláusula anterior, ó si hubiere cualquiera imperfeccion y requeridos los contratistas para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistieren alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente á los empresarios; y si estos no cumplieren la decision de los árbitros, tendrá el Gobierno la facultad de anular el contrato, de hecho y sin formalidad de ninguna especie.

5ª Si los trabajos se suspendieren por mas de cuatro meses seguidos, tendrá igual derecho de anular el contrato, salvo que la suspension provenga de casos fortuitos ó de fuerza mayor. Tanto en este caso como en el anterior, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que se hubiere ejecutado conforme al avalúo que se haga por peritos y los contratistas tendrán la obligacion de abonar al Gobierno el mayor valor que tuviere la obra y los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª Los trabajos comenzarán treinta dias despues de firmada la escritura y quedarán concluidos en el término de treinta meses despues de esa fecha en estado de poder entregarse al Gobierno la via con todas sus estaciones y dependencias y expedita para el tráfico público.

7ª Dicho término de treinta meses se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solo podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiere paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufrieren los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias.

8ª Los contratistas se obligan á asegurar y garantizar al uso público, la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsables, durante este tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor; no comprendiéndose en el tiempo de la garantía el que empleen los contratistas en las reparaciones á que están obligados.

9ª Queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la línea, conforme al trazo final, estarán obligados á entregarla de esa manera los empresarios, pudiendo estos en tal caso servirse gratuitamente de la seccion ó secciones entregadas, para la conduccion de los artículos que necesiten para la obra, lo mismo que de los empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de sus sec-

ciones, presentarán los empresarios los respectivos certificados del ingeniero inspector, por los que conste haberse realizado todas y cada una de las condiciones del contrato, y estar expedita la seccion ó la via para el tráfico público, extendiéndose de la entrega una acta que firmarán la persona ó autoridad que el Gobierno comisione, el ingeniero inspector y los contratistas ó sus representantes.

11. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebraren, seran válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente por cada una.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil durante la obra, y hasta su final conclusion y entrega, salvo en caso de guerra exterior para los peruanos.

13. Los contratistas podrán emplear á sus operarios ó trabajadores en el desembarque de los artículos que necesiten, siempre que no se violen los reglamentos de puertos y aduanas.

14. El gobierno concederá gratuitamente á los contratistas el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para la via, sus oficinas y dependencias. Si los terrenos que necesitaren, fuesen de corporaciones ó de particulares, el Gobierno facilitará á la empresa la adquisicion de ellos ordenando su expropiacion con arreglo á las leyes y de cuenta y costo de los contratistas.

15. El Gobierno se obliga asímismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones que fuere preciso hacer.

16. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que los contratistas ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la línea, gravando estas responsabilidades sobre los contratistas.

17. Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y muellaje, durante los dos años que debe durar la construccion de la via: 1º locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y materiales que se empleen para su construccion y conservacion; 2º rieles, planchas de ligaduras, pernos, durmientes y en general todo lo relativo á la sobrestructura del camino; 3º materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerías, como fierros de todas clases y formas, etc.; 4º las máquinas que necesitan para la formacion de los talleres y maestranzas, inclusas las herramientas y útiles que en ellas se empleen; 5º combustible de todas clases, forrajes y aceite para las máquinas y locomotoras; 6º pólvora de minas ó de gigante, si el Gobierno no pudiere proporcionar á la empresa la que necesitare; mas si el el Gobierno tuviere la cantidad de pólvora suficiente para la obra, se la proporcionará á la empresa al precio corriente en plaza, no pudiendo en tal caso internarse del extranjero. Sobre todos los artículos de que habla la cláusula anterior, el Gobierno podrá dictar las disposiciones que estime convenientes para asegurarse de su verdadera aplicacion.

19. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones trabajadores y artículos de prim

ra necesidad, consignados á la empresa, podrán tocar directamente en el puerto ó caleta de Pacocha y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el reglamento de comercio y aduanas.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de sus derechos, por la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, es decir, por la línea férrea, sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enunciados en las especificaciones generales, que sirven de base á este contrato, la suma total de 6.700,000 soles ó su equivalente en moneda corriente de los países en donde se efectúe la emision de bonos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869. Por manera que dichos bonos ganarán el 6 ₱ de interés anual y tendrán un fondo de amortizacion acomulativo de 2 ₱, que comenzará á los diez años de la emision y serán aceptados á la par por los contratistas.

21. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado de los contratistas. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial en Europa ó América, á satisfaccion mutua del Gobierno y de los contratistas.

22. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguientes: 1.° El valor de las facturas por compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, será abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con los contratistas, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso que estas se efectúen en el extranjero, ó por la autoridad competente, si se efectuaren en el territorio de la República.

2.° Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra; el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mutua de las partes contratantes, la suma de 2.000,000 de soles en vales provisionales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja fiscal de Lima, que ganarán un 6 ₱ de interés al año. Estos vales servirán de suficiente título para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de 2.000,000 de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que los contratistas tengan derecho á exigir su entrega en pago de certificados de trabajos hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentaren al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda.

3º El resto se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que esten en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra.

Para que tenga lugar el pago, los contratistas presentarán mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

23. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y los contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua; y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiere en su favor; y si resultare en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles.

24. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas ó á quien legítimamente los represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se les entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

25. Si despues de terminada y entregada la obra, quedare á los contratistas una cantidad de durmientes, rieles, herramientas y útiles que el Gobierno necesite para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion.

26. Los contratistas en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejarán en arcas fiscales. el 10 ℘ en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de 300,000 soles. Este depósito será devuelto á los contratistas, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándoseles entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interés.

27. De este fondo depositado se hará efectiva, en la parte necesaria, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas precedentes

28. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

29. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone á los contratistas, no se suspenderán por enfermedad de alguno de ellos ó de todos, y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por los contratistas á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública. Versando esta sobre la construccion de una obra del Estado se extenderá sin pago de contribucion de timbres.

30. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via, se encontraren algunos minerales, fósiles, antigüedades ú otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, los empresarios pondrán este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

31. Queda estipulado que el cambio se entenderá á razon de 5 soles por libra esterlina.

Pase al Ministerio de Hacienda para que previa aceptacion de los proponentes, se otorgue por quien corresponda la respectiva escritura ante el Escribano del ramo. — Comuníquese, regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Traspaso de los señores Devés Freres á D. Enrique Meiggs.

En Lima, á catorce de Enero de mil ochocientos setenta y uno: ante mí el infrascrito Escribano y los testigos que al final se expresan, fueron presentes, de la una parte el señor D. Tadeo Claret, natural de Francia, vecino y del comercio de esta ciudad, mayor de edad, de estado casado y de ejercicio comerciante; y de la otra, el señor D. Enrique Meiggs, natural de la República de los Estados Unidos de Norte América, tambien vecino de esta ciudad, mayor de edad, de ejercicio empresario de ferrocarriles, de estado viudo, ambos inteligentes en el idioma castellano y hábiles para contratar, á quienes conozco, de que doy fé, y dijo el primero: que como apoderado de los señores Devés Freres y Cª, de Paris, y prévio acuerdo y consentimiento del Supremo Gobierno, segun consta de los comprobantes legales que en debida forma acompaña para su insercion, procede á celebrar una escritura de traspaso en favor del segundo, de la contrata que para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, le fué concedida á sus representados por supremo decreto de diez de Diciembre último y elevada á instrumento público por ante mí en treinta del mismo mes; y cuyo traspaso verifica bajo los términos de la minuta que al efecto me entregó, la que como los citados comprobantes, son del tenor siguiente:

MINUTA.

Señor Escribano Público.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste que yo D. Tadeo Claret, en representacion de los señores Devés Freres, del comercio de Paris, segun el poder que acompaño, para que despues de inserto se me devuelva, traspaso á D. Enrique Meiggs la contrata de construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, que fué concedida á mis representados por el Supremo Gobierno, en decreto de diez de Diciembre último. En consecuencia, y prévio el consentimiento del Gobierno, que tambien acompaño, para que se inserte ó consigne en la escritura, el señor Don Enrique Meiggs reasume todos los derechos y obligaciones que emanan de la referida contrata, quedando mis representados exentos de todo género de responsabilidad ulterior, y el señor Meiggs sujeto á las resultas de la inejecucion, tanto con respecto al Supremo Gobierno como á mis causantes. Y yo D. Enrique Meiggs acepto el mencionado traspaso, reasumiendo los derechos y obligaciones que se contienen en la referida contrata en los términos antedichos. Agregue U. las demas cláusulas que aseguren la validez de este convenio.

Lima, Enero doce de mil ochocientos setenta y uno.—Pp. Devés Freres — TH. CLARET.— ENRIQUE MEIGGS.

RECURSO.

Excmo. Señor.

Devés Freres, ante V. E. respetuosamente decimos: que la cláusula veintinueve de la contrata del ferrocarril de Ilo á Moquegua, permite traspasarla á otra persona, con acuerdo ó consentimiento del Supremo Gobierno, consignado en escritura pública. Usando de este derecho, ocurrimos á V. E. proponiendo traspasar la mencionada contrata á D. Enrique Meiggs,

que reasumirá en este caso, todos los derechos y obligaciones que de ella emanan, y que constan de la escritura firmada en el registro del Escribano de Hacienda el cuatro del corriente. Si V. E. se digna aceptar préviamente semejante traspaso, no tendremos inconveniente en verificarlo, ni el señor Meiggs en aceptarlo, á cuyo efecto firma con nosotros este escrito. Con tal propósito á V. E. suplicamos se sirva resolver á este respecto lo que estime conveniente, mandando en caso que acepte el traspaso, que no haya lugar á contribucion de timbres, y que este escrito y el decreto que motive, se inserten en la escritura respectiva. Es justicia, etc.

Lima, Enero doce de mil ochocientos setenta y uno.— Excmo. Señor.— Pp. Devés Freres — TH. CLARET.—ENRIQUE MEIGGS.

DECRETO.

Lima, Enero 12 *de* 1871.

Visto el presente recurso: se autoriza á los señores Devés Freres, contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua, para que traspasen el contrato relativo á esa obra al señor D. Enrique Meiggs, recayendo sobre este todas las obligaciones impuestas á aquellos en el supremo decreto de 10 de Diciembre último.

Comuníquese y devuélvase á los interesados, para que se inserte en la escritura de trasferencia con el presente decreto, quedando dicha escritura exenta del derecho de timbres, por referirse á un contrato fiscal.

Una rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

PODER.

En Lima, Julio veintidos de mil ochocientos setenta: ante mí el Escribano Público y de Hipotecas y testigos que se expresan, pareció D. Luis Artigue, mayor de edad, viudo, de tránsito en esta capital, instruido en el idioma castellano, á quien conozco, de que doy fé, y dijo que quiere que se eleve á escritura pública la minuta cuyo tenor literal es como sigue:

Señor Secretario.

Extienda U. en su registro de escrituras públicas, un poder que yo D. Miguel Artigue como socio representante de la casa de los señores Devés Freres, de Paris, confiero á D. Tadeo Claret, del comercio de esta capital, para que á nuestro nombre y representando nuestros derechos y acciones, entienda en todos los asuntos y represente los intereses de la mencionada casa, ante cualquiera persona, sociedad, ó ante el Supremo Gobierno, Poder Legislativo, Tribunales de Justicia, etc., practicando todo género de reclamaciones, arreglos, transacciones, cobranzas; otorgando documentos públicos ó privados, iniciando ó concluyendo cualquiera negociacion ó convenio con las bases y cláusulas que correspondan, firme contratas, otorgue cancelaciones, y en general, en voz y nombre de la casa Devés Freres, ejerza todas las facultades especiales y generales, que competan á su carácter de representante nuestro, sin omitir paso alguno, acto ó diligencia que juzgue convenientes para llevar á término todas las negociaciones y contratos, sean de la clase y naturaleza que sean, ya mercantiles ó de otro género y con cualquier poder constituido, sociedades y particulares; pudiendo en caso de contienda judicial, parecer en juicio desde el acto de demanda, apelando, diciendo de nulidad, desistirse de los recursos ordinarios ó extraordinarios, y sustituir, revocar sustitutos y nombrar otros, siguiendo la tramitacion legal. Para todo lo que se sujetará á las instrucciones verbales y escritas que al efecto le trasmitiré.—U. agregará las cláusulas de estilo.

Lima, Julio veintidos de mil ochocientos setenta. — M. ARTIGUE.

En cuya virtud y habiéndose leido este instrumento por mí el Escribano, el otorgante ratificó su tenor y forma, obligándose á su cumplimiento, segun derecho. En testimonio de lo cual, así lo dijo y firmó, siendo testigos D. Juan Iraola, D. José Ampuero, y D. Bernardo Achá; quedando la minuta agregada á su legajo en cumplimiento de los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos: doy fé.—MIGUEL ARTIGUE.—JUAN IRAOLA.—JOSÉ AMPUERO.—BERNARDO ACHÁ.—Ante mí, FRANCISCO PALACIOS.

Concuerda con su original que se halla á fojas 699 vuelta de mi registro de la fecha; y en fé de ello signo y firmo este primer testimonio, despues de confrontado segun ley, el dia de su otorgamiento. (Un signo.)—FRANCISCO PALACIOS, Escribano Público y de Hipotecas.

PIÉ.

Bajo los términos de la minuta, y en virtud del poder y el supremo decreto de consentimiento, que van insertos, queda perfeccionado y elevado á instrumento público, el contrato de cesion y traspaso á que se refieren; ofreciendo el señor D. Tadeo Claret, como representante de los señores Devés Freres, del comercio de Paris y en nombre de ellos, no contradecirlo en manera alguna, desistiéndolos del derecho y accion que á la citada contrata sobre construccion podrian tener; y con cuyo fin obliga los bienes presentes y futuros de sus representados en forma y conforme á derecho; presente el señor D. Enrique Meiggs, expuso que bien instruido de los términos de la escritura por la que se concede á los señores Devés Freres la contruccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y muy especialmente de sus bases y del supremo decreto de 10 de Diciembre último; acepta el presente instrumento en su favor, al como en él se contiene, pues desde luego reasume todos los derechos y obligaciones, que emanan de este y del de su referencia; á cuyo efecto y fiel cumplimiento de lo relacionado, se obliga con sus bienes habidos y por haber, renunciando las leyes, fueros y privilegios de su favor. Y yo el Escribano doy fé: que el poder con que procede el cedente, aun no está revocado; y que el decreto supremo á mas de ir copiado literalmente, queda agregado original á continuacion de esta; y que instruidos ambos otorgantes de este dicho instrumento en virtud de la lectura que de él les hice, ratifican su tenor y firman, juntamente con los testigos que se hallaron presentes D. Augusto Ernesto Siffheu, D. Luis Faustino Zegers y D. Juan Andrés Horn.—Pp. Devés Freres, TH. CLARET.—ENRIQUE MEIGGS.—A. E. SIFHEU.—LUIS F. ZEGERS.—JUAN A. HORN.—Ante mí, CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

(Sigue el decreto original.)

JOSE BALTA

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

Que es conveniente facilitar la pronta realizacion de las líneas férreas que necesita la República;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que desde luego proceda á contratar la construccion de los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y Ancachs por empresa particular, ó por empresa mixta, ó emitiendo bonos que ganen desde la fecha de su emision el cinco por ciento de interés anual y dos por ciento de amortizacion acumulativa; ó bien el seis por ciento de interés y dos por ciento de amortiza

cion acumulativa, que comenzará el año de 1880; no pudiendo en ningun caso exceder de quince millones de libras esterlinas, valor nominal, el monto de la emision.

Art. 2º Los bonos que se emitan en virtud de esta ley, se emplearán en el pago de los mencionados ferrocarriles que se hagan por cuenta del Estado y del de Ilo á Moquegua; ó en el de las acciones que tomare en las empresas mixtas, entendiéndose por tales aquellas en que el Gobierno tome acciones.

Art. 3º Se hacen extensivas estas disposiciones al ferrocarril de Piura y al de Trujillo á Humachuco, terminados que sean sus estudios; lo mismo que á la prolongacion del de la Oroya hasta la ciudad de Ayacucho.

Art. 4º Se deroga la ley de 15 de Enero de 1869 igualmente que el artículo 3º de la de 8 de Noviembre de 1864 en cuanto se refiere á la garantía del siete por ciento como *mínimum* del interés.

Art. 5º De los quince millones de libras esterlinas que se emitan, se emplearán dos en la irrigacion de la costa de la República, en los puntos en que ella sea practicable; principiando por los lugares cuyos estudios esten hechos.

Art. 6º El Poder Ejecutivo dará cuenta especial y documentada, al principio de cada legislatura, del uso que hubiese hecho de la presente autorizacion, determinando las cantidades invertidas y las que quedaren disponibles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á 23 de Enero de 1861.

José Rufino Echenique, Presidente del Senado.—Juan Oviedo, Presidente de la Cámara de Diputados.—Francisco Chavez, Senador Secretario.—Pedro Bernales, Diputado Secretario.

Por tanto: ordeno se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 24 de Enero de 1871.—José Balta.—Nicolas de Piérola.

Prórroga.

Lima, Enero 31 *de* 1871.

En mérito de las razones expuestas en el presente recurso: accédese á la solicitud del empresario de la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y en su consecuencia prorógase por treinta dias mas el plazo fijado para que comiencen los trabajos de dicha obra.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — Piérola.

Fianza devuelta.

Lima, Febrero 23 *de* 1871.

Habiendo cumplido el contratista de la obra del ferrocarril de Ilo á Moquegua D. Enrique Meiggs, con abrir los trabajos dentro del término estipulado en su contrata, con cuyo objeto otorgó una fianza de doscientos mil soles; cancélese dicha fianza, devolviéndosele el depósito que en tal virtud entregó á la Caja Fiscal de esta capital.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento. — Rúbrica de S. E. — Santa María.

Exencion de derechos de aduana.

Lima, Marzo 10 *de* 1871.

Atendiendo á que en todas las contratas para la construccion de ferrocarriles en la República se ha concedido á los contratistas la introduccion libre de derecho de los víveres necesarios para los empleados y trabajadores de esas obras; se resuelve: que por el Ministerio de Hacienda se dicten las órdenes necesarias para que se permita á D. Enrique Meiggs, contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua, la libre importacion de los siguientes

artículos: carne fresca ó salada, papas, arroz, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garbanzos, arberjas, frangollo, huecillo, galletas y harina.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Inspector.

Lima, Marzo 11 *de* 1871.

Nómbrase al ingeniero de Estado D. Gerrit S. Backus inspector de la línea férrea de Ilo á Moquegua.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. —SANTA MARÍA.

Niégase la cancelacion de otra fianza.

Lima, Marzo 31 *de* 1871.

Visto este expediente y considerando que la fianza de doscientos mil soles otorgada por D. Enrique Meiggs, para llevar á cabo la obra del ferrocarril entre Ilo y Moquegua, no puede ser cancelada sino cuando empiece el descuento del diez por ciento de las mesadas que el Gobierno está obligado á entregarle en vista de los certificados, que comprueben el estado en que se encuentren los trabajos de la expresada línea; se declara: que no puede accederse por ahora á la solicitud de D. Enrique Meiggs, para que se le cancele la enunciada fianza de doscientos mil soles que tiene otorgada á favor del Estado.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA. (*)

El camino se hará como el de la Oroya.

Lima, Mayo 12 *de* 1871.

Visto el presente recurso por el que D. Enrique Meiggs solicita que la via del ferrocarril de Ilo áMoquegua se haga con arreglo á las especificaciones de los demas ferrocarriles contratados con él; y teniendo en consideracion: que de los informes de los ingenieros don Eduardo Habich y D. Egidio Piantanida, aparece que con las bases fijadas para estos últimos se consultan todas las condiciones de seguridad y solidez que son apetecibles en los caminos de fierro; que estando obligado el recurrente á construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua conforme á las bases y especificaciones del ingeniero D. Alejandro Guido de Vignau, cualquiera modificacion que traiga economía en el precio de la obra debe redundar en beneficio del Estado, pues el precio que se estipuló fué en razon de los desembolsos que tenia necesidad de hacer para ejecutarla en la forma estipulada; se resuelve: que el camino de Ilo á Moquegua se haga observándose las especificaciones que para la formacion del camino se han fijado en el contrato del ferrocarril del Callao á la Oroya, avaluándose por los ingenieros D. Eduardo Habich y D. Alejandro Mieznikouski la economía que de esto resulta para el Erario, cuyo valor se deducirá del precio estipulado.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —SANTA MARÍA.

Muelle de Pacocha.

Lima, Mayo 20 *de* 1871.

Visto este expediente con lo informado por el prefecto del departamento de Moquegua y teniendo en consideracion: que segun consta del decreto de 8 de Julio del año próximo pasado, en que se establecieron las bases para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, el muelle existente en Pacocha debe prolongarse 30 metros mas dentro del mar; que para que esta importante y necesaria obra llegue á realizarse sin obstáculo, es indispensable que se encuentre el muelle en estado de que puedan emprenderse los trabajos sin estar amenazados de paralizacion, á causa del embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías que pudiera pretenderse ejecu-

(*) Devuelta el 22 de Mayo siguiente.

tar por él; se dispone: que cese desde luego el tráfico de toda especie por el indicado muelle, por el tiempo necesario, para que se dé cumplimiento á lo que se dispuso en la seccion E del decreto de 8 de Julio de 1870; y se entregue el indicado muelle al contratista para que proceda á practicar las obras respecto de él estipuladas.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Devolucion de garantía.

Lima, Mayo 22 de 1871.

Habiendo cumplido el contratis- del ferrocarril de Ilo á Moquegua D. Enrique Meiggs, con lo exigido por el Supremo Gobierno en la resolucion de 31 de Marzo último, segun se comprueba por el certificado del trabajo hecho en aquella línea y de los materiales que se han empleado; se dispone que se devuelvan al referido Meiggs, los 200,000 soles que en calidad de fianza depositó en la Caja Fiscal de este departamento la casa Devés Freres, para cuyo efecto pasará este expediente á la Direccion de Contabilidad. — PIÉROLA.

Plácemo del otorgante de la garantía.

Señor Director de Contabilidad General y Crédito.

A pedimento de Don Enrique Meiggs, actual contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y en resguardo de los intereses fiscales y de los correspondientes á ambas partes contratantes, declaro en la forma mas arreglada á derecho, que en el traspaso que hemos hecho del contrato en favor del expresado Meiggs, se hallan incluidos los derechos que nos asisten á la garantía de 200,000 soles que se hallan depositados en la Caja Fiscal de este departamento; y por tanto, que no tenemos inconveniente en que se lleve á debido cumplimiento la devolucion de la mencionada garantía, conforme á lo decretado por el Ministerio del ramo en el expediente de la materia. Y para su constancia, firmo la presente en Lima, á 13 de Mayo de 1871. — P. p. Devés Freres — TH. CLARET.

Doy fé: que el señor D. Tadeo Claret, á quien conozco, ha suscrito en mi presencia el anterior recurso.

Lima, á 31 de Mayo de 1871. — CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano público.

Entrega del dinero.

Señor Director de Administracion.

En observancia de lo dispuesto en el precedente decreto, he entregado á D. Enrique Meiggs la cantidad de 200,000 soles á que el citado decreto se refiere.

Caja Fiscal.— Lima, 31 de Mayo de 1871. — Señor Director. — J. M. G. Y GARCÍA.

Estacion para el ferrocarril.

Lima, Diciembre 15 de 1871.

Suspéndense los efectos del decreto de 14 de Noviembre último, por el que se ordenó que la estacion final del ferrocarril de Ilo á Moquegua se estableciese en el punto intermedio entre la antigua poblacion y la nueva del Alto de la Villa y en su consecuencia, se dispone: que la mencionada estacion se sitúe en el lugar que se señaló en los primitivos trazos, levantados por el ingeniero Guido de Vignau y que fueron aprobados en 10 de Diciembre del año anterior.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Gastos de inauguracion.

Lima, Enero 26 de 1872.

Visto este expediente promovido por el Cajero Fiscal de Tacna sobre aprobacion de la entrega de 2,500 soles que de órden del exprefecto coronel D. Miguel Valle

31. Queda estipulado que el cambio se entenderá á razon de 5 soles por libra esterlina.

Pase al Ministerio de Hacienda para que previa aceptacion de los proponentes, se otorgue por quien corresponda la respectiva escritura ante el Escribano del ramo. — Comuníquese, regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Traspaso de los señores Devés Freres á D. Enrique Meiggs.

En Lima, á catorce de Enero de mil ochocientos setenta y uno: ante mí el infrascrito Escribano y los testigos que al final se expresan, fueron presentes, de la una parte el señor D. Tadeo Claret, natural de Francia, vecino y del comercio de esta ciudad, mayor de edad, de estado casado y de ejercicio comerciante; y de la otra, el señor D. Enrique Meiggs, natural de la República de los Estados Unidos de Norte América, tambien vecino de esta ciudad, mayor de edad, de ejercicio empresario de ferrocarriles, de estado viudo, ambos inteligentes en el idioma castellano y hábiles para contratar, á quienes conozco, de que doy fé, y dijo el primero: que como apoderado de los señores Devés Freres y Cª, de Paris, y prévio acuerdo y consentimiento del Supremo Gobierno, segun consta de los comprobantes legales que en debida forma acompaña para su insercion, procede á celebrar una escritura de traspaso en favor del segundo, de la contrata que para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, le fué concedida á sus representados por supremo decreto de diez de Diciembre último y elevada á instrumento público por ante mí en treinta del mismo mes; y cuyo traspaso verifica bajo los términos de la minuta que al efecto me entregó, la que como los citados comprobantes, son del tenor siguiente:

MINUTA.

Señor Escribano Público.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste que yo D. Tadeo Claret, en representacion de los señores Devés Freres, del comercio de Paris, segun el poder que acompaño, para que despues de inserto se me devuelva, traspaso á D. Enrique Meiggs la contrata de construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, que fué concedida á mis representados por el Supremo Gobierno, en decreto de diez de Diciembre último. En consecuencia, y prévio el consentimiento del Gobierno, que tambien acompaño, para que se inserte ó consigne en la escritura, el señor Don Enrique Meiggs reasume todos los derechos y obligaciones que emanan de la referida contrata, quedando mis representados exentos de todo género de responsabilidad ulterior, y el señor Meiggs sujeto á las resultas de la inejecucion, tanto con respecto al Supremo Gobierno como á mis causantes. Y yo D. Enrique Meiggs acepto el mencionado traspaso, reasumiendo los derechos y obligaciones que se contienen en la referida contrata en los términos antedichos. Agregue U. las demas cláusulas que aseguren la validez de este convenio.

Lima, Enero doce de mil ochocientos setenta y uno.—Pp. Devés Freres — TH. CLARET.— ENRIQUE MEIGGS.

RECURSO.

Excmo. Señor.

Devés Freres, ante V. E. respetuosamente decimos: que la cláusula veintinueve de la contrata del ferrocarril de Ilo á Moquegua, permite traspasarla á otra persona, con acuerdo ó consentimiento del Supremo Gobierno, consignado en escritura pública. Usando de este derecho, ocurrimos á V. E. proponiendo traspasar la mencionada contrata á D. Enrique Meiggs, el

nos y demas documentos que sean necesarios, y la que procederá al lleno de su cometido, prévia comprobacion de la cantidad y calidad de cada clase de trabajo hecho, confrontándolos con los antecedentes referidos, sujetándose á las instrucciones que se le darán por este despacho y por la Junta Central de Ingenieros. Trascríbase al recurrente, á los comisionados, al Ministerio de Hacienda y al prefecto del departamento de Moquegua, quien auxiliará á la comision proporcionándole los recursos que necesite.

Regístrese.—Rúbr ca de S. E.—ROSAS.

Informe del ingeniero inspector G. S. Backus.

Lima, Diciembre 11 *de* 1872.

Señor Presidente de la Junta Central de Ingenieros.

Tengo el honor de informar á U. al tenor de su pedido de 6 del corriente, sobre la manera y forma en que se ha construido el ferrocarril de Ilo á Moquegua y demas particularidades del caso.

El camino está completamente concluido con arreglo á las especificaciones generales, fijadas para su construccion y modificaciones introducidas posteriormente, siendo en general y en sus detalles, un ferrocarril de primera clase.

El máximum de gradiente usado, ha sido de 4 por ciento, y esto solo en la extension de seis millas; y el mínimum de curvatura de 16° 20" ó sean cerca de 350 piés de radio, exceptuando una curva que parte del cambio de la estacion de Pacocha, hasta el muelle, que es de 250 piés de radio, que no puede evitarse y que se usará solamente para el servicio de la carga.

No hay sino un solo puente en esta línea, colocado sobre el rio de Moquegua. Su construccion es de fierro, mide 100 piés de largo y es de la excelente construccien conocida con el nombre de "Triangular truss" de la compañía "Baltimore Bridge y Cª" Su construccion es sólida y hermosa en todos sus detalles.

Hay cerca de 280 acéquias en el valle de Moquegua, que atraviesan la línea al nivel de formacion, abiertas la mayor parte, para conveniencia del riego. Estan construidas de piedra y hechas de madera que corresponden á su objeto.

Las estaciones y demas edificios de la línea, especificadas en el contrato, han sido hechos con arreglo á los planos sometidos por mí al Supremo Gobierno y aprobados por este. Dichos planos existen en el Ministerio de Gobierno.

El material rodante es todo de la mejor clase, como solidez y manufactura y en todo acorde á las especificaciones del contrato respectivo.

Con respecto al muelle de Pacocha no ha seguido el contratista, con mi aprobacion, el proyecto del señor Guido de Vignau que era impracticable. El proyecto citado hacia alargar el muelle antiguo en una extension de 30 metros, que se encontraba entónces en muy ruinosa condicion y destruido despues enteramente por el mar; por cuya causa autoricé la construccion de un muelle nuevo y enteramente de fierro que diera la seguridad necesaria. El antiguo muelle era tambien demasiado bajo y no podria de ninguna manera servir al uso del ferrocarril aunque hubiera sido respetado por el mar.

El adjunto plano señala la situacion exacta de la línea del ferrocarril de Ilo á Moquegua, como está construida actualmente; de manera que en él estan incluidas todas las pequeñas variaciones aprobadas por mí en virtud de la impracticabilidad que el trazo preliminar del señor Guido de Vignau mostraba en muchos puntos, y de la seguridad y economía de explotacion y conservacion que se ganaba en otros. El perfil, que tambien adjunto, muestra las gradientes, cor-

tes y terraplenes efectuados en la construccion de dicha línea.

En conclusion, debo decir á U. que la línea tal como se encuentra construida, es incomparablemente mejor que la proyectada por el señor Guido de Vignau, mucho mas fácil y menos costosa de mantener en buen estado de conservacion.

No tengo otros documentos que presentar á U. que los adjuntos, y si la junta necesitara otros datos ademas de los apuntados, estoy pronto á suministrarlos si estan á mi alcance.

Aprovecho esta ocasion para suscribirme de U. afectísimo y seguro servidor.

Firmado— GERRIT S. BACKUS, ingeniero inspector del ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Informe de la Junta.

Lima, Diciembre 17 *de* 1872.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

La Junta Central de Ingenieros, al examinar los planos, perfiles y demas documentos relativos al ferrocarril de Ilo á Moquegua, que US. se ha servido remitirle, ha encontrado algunas contradicciones entre el informe y los planos del estudio preliminar que presentó el señor D. Alejandro M. Guido de Vignau, y por el cual se decretó la obra. En el perfil longitudinal, estan marcadas las pendientes, y deducidas estas de las alturas relativas de los extremos de cada una y del largo, se encuentran cifras, que en algunos casos difieren considerablemente de las anotadas en el perfil y de las especificadas en su informe. Por ejemplo: en la lista que se acompaña, hay una gradiente acotada al 3½ por ciento y por el cálculo resulta ser 5¼ por ciento. Tambien se nota que en las estaciones de Ilo y Moquegua, arroja el perfil, en una, el 3¾ por ciento y en otra, cerca del 4 por ciento, sobre cuyas pendientes, ni se debe ni se puede construir estaciones. Dichas pendientes probablemente fueron otras, porque rara es la que está bien calculada y despues han sido alteradas para corresponder en apariencia al informe. En una parte del perfil, se ve marcado el cambio de gradiente; las líneas rojas así lo indican, mas las cotaciones son iguales. Esto, señor Ministro, se ha hecho con tanta malicia, que bien podia haber quedado desapercibido, aun pasando por muchas manos, si la Junta Central de Ingenieros no hubiera creido de su deber examinarlo minuciosamente, antes de dar las intrucciones necesarias á la comision encargada de recibir la obra. Lo que nos es grato comunicar á US. en tiempo, para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios guarde á US., señor Ministro.

Firmado—Por la Junta Central — El Vice-Presidente, EULOGIO DELGADO.

Instrucciones para la comision.

I.

Tomarán una razon (inventario) exacta de todas las propiedades movibles é inamovibles pertenecientes al ferrocarril, especificando la cantidad, calidad y el estado en que se encuentran.

1º Las estaciones y paraderos con todas sus dependencias.

2º El muelle de Pacocha y sus dependencias.

3º La via, con sus accesorios, inclusos los cercos.

4º Las obras de arte, como son puentes, acueductos, alcantarillas, etc.

5º El material rodante, como son locomotoras, carros, coches, etc.

6º Los talleres de reparaciones con sus accesorios.

II.

Informará, ademas, el ingeniero de la comision sobre los puntos siguientes:

1º Si los trabajos del ferrocarril y el material rodante están conformes con las condiciones impuestas por la contrata adjunta.

2º Si dichos trabajos estan ejecutados con la solidez y cuidado que exige el arte, inclusas las estaciones y demas obras.

3º Sobre las modificaciones introducidas en el trazo primitivo, adjunto, las ventajas ó inconvenientes que estas ofrecen.

4º Avaluará la cantidad de metros cúbicos de trabajo hecho en cortes y terraplenes, especificando la naturaleza de estos.

5º Avaluará la diferencia que resulte en el costo de la obra á consecuencia de las modificaciones introducidas.

6º Si está bien lastrada la línea conforme á las necesidades y estipulaciones de la contrata.

7º Si los paraderos para surtirse de agua, están á distancias convenientes para la buena marcha de los trenes.

Y 8º Sobre todo lo conveniente á la buena construccion de un ferrocarril, como son curvas, tangentes, gradientes, nivelacion de los rieles, talud de los cortes y terraplenes, cambios de vias, agujas, tornamesas, distribuciones de los talleres y de su maquinaria, durmientes, eclisas, alcayatas, balasto, etc., etc.

Por la Junta Central de Ingenieros.—El Vice-Presidente—EULOGIO DELGADO.

Informe de la Comision nombrada para recibir el ferrocarril.

Los comisionados que nombró el Supremo Gobierno, en 10 de Diciembre último, para recibir el ferrocarril recientemente construido entre el puerto de Pacocha (Ilo) y la ciudad de Moquegua, despues de haber llenado su encargo, conforme á las instrucciones contenidas en el oficio que les fué dirigido, con fecha 18 del citado mes, cumplen gustosos el deber final de informar al Ministerio, del resultado de sus trabajos que quedan así terminados.

Habiendo recibido oportunamente el expediente, planos y demas documentos que se les remitieron junto con su nombramiento, contrajéronse á estudiarlos para no marchar al acaso, sino bien impuestos de todo y guiados por una pauta segura. Supieron entónces que la obra que iban á examinar fué contratada el 10 de Diciembre de 1870, con los señores Devés Freres, de Paris, en la cantidad de seis millones setecientos mil soles en bonos, bajo bases que estableció la administracion pública, de acuerdo con los estudios y planos hechos por el ingeniero D. Alejandro M. Guido de Vignau; — que Devés Freres, ó su representante D. Tadeo Claret, con el permiso correspondiente de que trata la cláusula 29 del contrato, traspasaron este á D. Enrique Meiggs, quien reasumió todos sus derechos y obligaciones, segun escritura de 14 de Enero de 1871; — que Meiggs comenzó los trabajos en 15 de Febrero siguiente; — que en 7 de Marzo de 1872, el empresario presentó el trazo final de la línea, en el valle de Moquegua; — que aprobado por el ingeniero inspector fiscal de la misma, lo fué igualmente por el Gobierno; — que en 16 de Abril, propuso los puntos en que debian fijarse las estaciones intermedias entre las del Conde y Alto de la Villa, que se aceptaron por suprema resolucion de 17 de dicho mes; — que antes de Marzo, habiendo advertido D. Enrique Meiggs, que las especificaciones del ferrocarril puesto á su cargo, no estaban en consonancia con las de las demas vias en construccion ó en proyecto, solicitó que se alterasen en el sentido de aquellas, indicando como tipos las de Puno, Oroya, Arequipa y Pacasmayo; lo cual le fué concedido en Mayo, pero con la condicion de que las economías que se hiciesen por consecuencia de

cambio, las reportaría el Estado, habiéndose avaluado ellas en ciento diez y ocho mil novecientos noventa y seis soles, suma que se ha mandado rebajar recientemente del costo total de la obra; y por último que terminado el ferrocarril, D. Juan Meiggs en nombre de su hermano D. Enrique Meiggs, pidió hacer la entrega que acaba de realizarse.

Con estos antecedentes la comision emprendió su viaje á Ilo el 18 de Diciembre, llegando al lugar de su destino en la tarde del 21, y comenzando sus operaciones el 23 en la mañana. En el curso de ellas, nada encontró que pudiera detenerla ó hacer difícil su encargo de parte de las autoridades de la provincia, de la de los vecinos de las dos poblaciones en que tuvo que tocar, de la de los representantes de la empresa; de todos lados, en fin, halló la mas favorable acogida y la buena voluntad mas marcada. Así sin inconvenientes, y antes bien con auxilios y facilidades de todo género, la comision inició y llevó á cabo su objeto del modo que pasa á exponer.

La mision de los comisionados, segun los términos de su nombramiento, y las instrucciones de 18 de Diciembre, de que mas arriba hicieron mérito, tenia dos partes, una concerniente á las tres personas que suscriben, relativa al exámen general de la línea con todos sus accesorios, y á la formacion de los respectivos inventarios de existencias, y otra peculiar á uno solo de los comisionados; esto es, al ingeniero, por versar sobre cuestiones profesionales. Para cumplir con la primera, única de su incumbencia, la comision comenzó por exigir de la empresa de una manera oficial, la razon detallada de cuanto pertenecia al ferrocarril, y con ella á la vista, recorrió la línea en toda su extension desde Ilo hasta Moquegua, procediendo como sigue.

En Pacocha (Ilo) demoró un dia entero, el 23 de Diciembre, estudiando, probándolo y examinándolo todo, edificios, maestranzas, máquinas y locomotoras, formando al concluir sus trabajos, el acta que se acompaña bajo el número 1.

En la línea, la comision empleó el tiempo preciso, deteniéndose en ella repetidas veces con especialidad, en las curvas, cortes, gradientes, paraderos y estaciones, que recorrió tambien inventariando, de lo que da fé el acta adjunta número 2.

La 3ª acta número 3 se formó el 31, y concierne á las cañerías establecidas en diversas partes de la línea para proveer de agua á las locomotoras y al muelle de Pacocha (Ilo.)

Estos tres documentos, redactados con claridad y precision, y suscritos á la vez que por los comisionados del Gobierno y por los representantes del empresario D. Enrique Meiggs, contienen por su órden, cuanto pertenece al ferrocarril, habiéndose anotado el estado en que cada cosa se encuentra, su calidad y hasta su conformidad ó desconformidad con el contrato celebrado sobre la obra. Aunque ellos arrojan luz bastante para dar á conocer la manera como el empresario ha cumplido sus compromisos con el Estado, la comision considera de su deber entrar en detalles para mejor manifestarlo.

En consecuencia, la comision opina:

1º Que la via está perfectamente construida, con rieles de la mejor calidad, bien lastrada y nivelada, variando su ancho al nivel de los rieles entre 5 m. 50 y 4 m. 27, siendo este último mayor que el estipulado.

2º Que las cinco estaciones establecidas, á saber Pacocha (Ilo,) Conde, San José, Cataluna y Alto de la Villa, se hacen notar por su solidez y la elegancia de su construccion, encontrándose en todas ellas departamentos para el jefe y los empleados, almacenes para de-

pósito de la carga, salones para descanso de pasajeros de primera y segunda clase, oficinas y boleterías provistas de muebles y útiles, descollando entre dichas estaciones la primera y la última; pero muy especialmente aquella, que es la principal, por su extension y mayor lujo, su rotonda, su magnífica maestranza dotada de máquinas de las mas recientes invenciones, que se mueven por vapor, sus balanzas, ranflas, tornamesas y sus almacenes de depósito bastante bien provistos.

3º Que el material rodante compuesto de locomotoras en número de diez, 8 grandes y 2 pequeñas, carros de 1ª y 2ª clase, carros de equipajes, carros de carga cerrados, carros de plataforma, carros de mano y carros de agua, es bueno, sólido y hasta lujoso.

4º Que el puente sobre el rio de Moquegua es una buena obra de arte, que reune á su fortaleza sencillez, y gusto á su construccion; y

5º Que las cañerías, estanques y alcantarillas son de buena calidad y están establecidos convenientemente, teniendo las primeras (cañerías) una extension de 3 millas, 2 mas de las que se contrataron; ascendiendo á cuatro los segundos (estanques) cuando solo dos eran obligatorios, y contándose 282 de las terceras (alcantarillas) en vez de las 120 pactadas.

La comision hará notar ademas, que la empresa voluntariamente pidió que se incluyese en los inventarios, como se verificó, gran cantidad de repuestos, como tornillos, tuercas, faroles, pintura, herramientas, etc., que sobre los que le eran obligatorios, quiso entregar al Gobierno, los cuales constan de la razon número 4, y dos edificios, uno que constituye la espaciosa y elegante casa habitacion del superintendente de la línea, y otro en que están las oficinas particulares de la empresa, manifestando su voluntad de cederlas ambas al Estado.

Solo el muelle de Pacocha (Ilo) no satisfizo á la comision, porque ademas de que en él no se han observado, verdad que por imposibilidad física, las prescripciones del contrato, adolece de defectos que lo hacen incómodo para el desembarque. Tomó sin embargo de dicho muelle el respectivo inventario, dejando su exámen profesional á cargo del ingeniero, quien lo hizo detenidamente, dando cuenta de él en el informe separado que en esta fecha emite. En este mismo informe encontrará el Gobierno, cuanto se refiere al trazo definitivo adoptado por la empresa, á su acomparacion con el trazo primitivo de Guido de Vignau, á las modificaciones introducidas y á las ventajas que ofrecen, á la avaluacion de la cantidad de metros cúbicos hechos en cortes y terraplenes, á la naturaleza de estos, en fin, á curvas, gradientes, taludes y á todo lo que concierne á la via juzgada bajo el punto de vista de la ciencia. Todo se estudió, se midió y se comparó sobre el terreno mismo por el individuo de la comision á quien estos puntos estaban sometidos, en tres dias de incesante trabajo, que venció ayudado por el ingeniero D. José Hindle previsto para administrar la línea, y de dos ayudantes hijos del país.

La comision faltaria á su deber, si terminase su informe, silenciando la relacion de los hechos que ocurrieron en Moquegua durante su permanencia en ella, y que en su concepto, están relacionados con su cargo. Desde su llegada á esa ciudad que tuvo lugar el 24 en la noche, pudo advertir que la opinion del vecindario no era favorable al ferrocarril. Abrigábanse dudas sobre la construccion de ciertas partes de la línea; pero juzgándose con acierto, ellas no se hacian recaer sobre la empresa, sino que se atribuian á defectos en el primitivo trazo. Notó sin embargo, que á las quejas de algunos propietarios heridos en sus intereses, con motivo de la

cuestion expropiaciones sometida hoy al fallo de los tribunales de justicia y que por lo mismo la comision no tocará, se unian otras provenientes de pequeños perjuicios sufridos por los fundos al plantificarse la via en los terrenos sembrados. Quiso la comision apreciarlos, animada como estaba del deseo de no dejar pendiente cuestion alguna que pudiendo traerle mas tarde al Gobierno gastos y perjuicios, fuese de fácil arreglo y poniéndose de acuerdo con la empresa, invitó á los interesados á un paseo por el valle, que fué aceptado y se realizó concurriendo aquellos en gran número. Los reclamos que presentaron y que constan de la razon número 5, los tomó en consideracion la comision y los atendió la empresa con tal interés que al dia siguiente al del paseo, se veian en el camino los trabajadores, subsanando los defectos advertidos.

Despues de este acontecimiento que se celebró por todos, parecia no quedar en Moquegua nada que no fuese satisfactorio y contento. Desgraciadamente no sucedió así: algunas personas movidas por intereses particulares, ó tal vez llevadas de un celo excesivo por el bien público, en momentos poco á propósito, porque eran precisamente aquellos en que la comision obsequiaba á los vecinos notables del lugar, expresándoles su gratitud á nombre del Gobierno por los agasajos de que habia sido objeto, presentaron un recurso colectivo en el que, despues de manifestar dudas sobre la fuerza de las locomotoras, solicitaban que se hiciese un ensayo para desvanecerlas. La comision acordó rechazar el pedido, porque no se creía con facultades para concederlo, demandando como demandaba su realizacion, un gasto de quinientos soles que á su entender carecia de objeto, penetrada como estaba de ser las dudas infundadas; pero la empresa á la que es preciso elogiar, reconociendo la buena fe de sus actos, se empeñó en hacer la prueba para destruir prevenciones, y esta se verificó el 3 del corriente Enero, con resultados brillantes y con las formalidades que aparecen de los documentos núm. 6, 7 y 8. Cumple á la comision hacer constar aquí que la peticion sobre el ensayo contenía pocas firmas; que algunas fueron despues retiradas por los mismos interesados, que confesaron al verificarlo la precipitacion con que habian procedido, y por último, que el recurso original desapareció mas tarde, á solicitud de las partes que exigieron su devolucion. En ello dieron todos una muestra de buen juicio, que aplaudió el vecindario sensato de Moquegua, que mas tarde se habia negado á ingerirse en el asunto, la autoridad política, que siempre y en todas circunstancias se mantuvo á la altura de su puesto y que aplaudió tambien la comision, que no deseaba ver figurar entre los documentos de su cargo, ninguno que pudiese traerles recuerdos amargos del lugar en que tantas y tan marcadas atenciones mereció.

La comision termina su informe halagada con la esperanza de que él merezca la aprobacion del Supremo Gobierno, siendo como es el fruto de observaciones y trabajos practicados con conciencia y buena fe, y haciendo votos por que el ferrocarril que le ha tocado recibir, ensanchando el comercio del valle en que se ha plantificado, rico en producciones tanto como es en grandiosos recuerdos históricos, le abra el camino de la prosperidad, á la cual lo llaman por otra parte, el espíritu laborioso de sus hijos, su carácter sano y caballeresco, la bondad de sus costumbres, y sus tradiciones gloriosas. A este fin no contribuirán poco la construccion del puente sobre el rio de Moquegua, la colocacion del de Esquino, que existe hace tiempo preparado y las demas mejoras, cuya necesidad la comision se ha permitido manifestar verbalmente al Gobier-

tar por él; se dispone: que cese desde luego el tráfico de toda especie por el indicado muelle, por el tiempo necesario, para que se dé cumplimiento á lo que se dispuso en la seccion E del decreto de 8 de Julio de 1870; y se entregue el indicado muelle al contratista para que proceda á practicar las obras respecto de él estipuladas.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Devolucion de garantía.

Lima, Mayo 22 de 1871.

Habiendo cumplido el contratis- del ferrocarril de Ilo á Moquegua D. Enrique Meiggs, con lo exigido por el Supremo Gobierno en la resolucion de 31 de Marzo último, segun se comprueba por el certificado del trabajo hecho en aquella línea y de los materiales que se han empleado; se dispone que se devuelvan al referido Meiggs, los 200,000 soles que en calidad de fianza depositó en la Caja Fiscal de este departamento la casa Devés Freres, para cuyo efecto pasará este expediente á la Direccion de Contabilidad. — PIÉROLA.

Plácemo del otorgante de la garantía.

Señor Director de Contabilidad General y Crédito.

A pedimento de Don Enrique Meiggs, actual contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y en resguardo de los intereses fiscales y de los correspondientes á ambas partes contratantes, declaro en la forma mas arreglada á derecho, que en el traspaso que hemos hecho del contrato en favor del expresado Meiggs, se hallan incluidos los derechos que nos asisten á la garantía de 200,000 soles que se hallan depositados en la Caja Fiscal de este departamento; y por tanto, que no tenemos inconveniente en que se lleve á debido cumplimiento la devolucion de la mencionada garantía, conforme á lo decretado por el Ministerio del ramo en el expediente de la materia. Y para su constancia, firmo la presente en Lima, á 13 de Mayo de 1871. — P. p. Devés Freres — TH. CLARET.

Doy fé: que el señor D. Tadeo Claret, á quien conozco, ha suscrito en mi presencia el anterior recurso.

Lima, á 31 de Mayo de 1871. — CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano público.

Entrega del dinero.

Señor Director de Administracion.

En observancia de lo dispuesto en el precedente decreto, he entregado á D. Enrique Meiggs la cantidad de 200,000 soles á que el citado decreto se refiere.

Caja Fiscal.— Lima, 31 de Mayo de 1871. — Señor Director. — J. M. G. Y GARCÍA.

Estacion para el ferrocarril.

Lima, Diciembre 15 de 1871.

Suspéndense los efectos del decreto de 14 de Noviembre último, por el que se ordenó que la estacion final del ferrocarril de Ilo á Moquegua se estableciese en el punto intermedio entre la antigua poblacion y la nueva del Alto de la Villa y en su consecuencia, se dispone: que la mencionada estacion se sitúe en el lugar que se señaló en los primitivos trazos, levantados por el ingeniero Guido de Vignau y que fueron aprobados en 10 de Diciembre del año anterior.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Gastos de inauguracion.

Lima, Enero 26 de 1872.

Visto este expediente promovido por el Cajero Fiscal de Tacna sobre aprobacion de la entrega de 2,500 soles que de órden del exprefecto coronel D. Miguel Valle

Riestra hizo en Febrero del año próximo pasado, y resultando de lo expuesto por el coronel Valle Riestra y de la órden librada por este, que se halla agregada, que la expresada suma se invirtió por disposicion del Gobierno para los gastos hechos en la inauguracion del ferrocarril de Ilo á Moquegua y en el recibimiento del señor Ministro de Guerra Don Juan Francisco Balta, comisionado por el Gobierno para representarlo en dicho acto: apruébase el mencionado gasto hecho por el ex-prefecto coronel Valle Riestra en el objeto indicado, debiendo aplicarse los 2,500 soles á la partida 983 pliego 1º del presupuesto general vigente. — Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.— Comuníquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Un nuevo tren.

Lima, Julio 24 de 1872.

Visto este expediente con lo expuesto por el subprefecto de la provincia de Moquegua, el administrador de correos de aquella ciudad y el director general del ramo; y teniendo en consideracion que es conveniente y útil para el servicio público y los intereses comerciales de Moquegua la medida adoptada por el subprefecto de la referida provincia y el administrador del ferrocarril establecido entre la capital de la provincia y el puerto de Pacocha; apruébase dicha medida por la cual se ha establecido un tren mas todos los Miércoles para que conduzca la correspondencia de Moquegua á Pacocha que debe despacharse los Juéves por el vapor que baja al Callao.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Se solicita la entrega del camino.

Excmo. Señor.

Juan G. Meiggs, apoderado de mi hermano D. Enrique Meiggs, contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua, ante V. E. en debida forma me presento y digo: que la indicada obra se halla en estado de ser entregada al tráfico público, porque ha sido concluida definitivamente.

Para acreditar este hecho en debida forma, he pedido al señor ingeniero inspector D. Gerrit S. Backus, el certificado respectivo, que acompaño á esta solicitud. Constando de ese documento que la línea está concluida y que se ha ejecutado con sujecion á la contrata, es necesario que sea entregada al Supremo Gobierno; y para ello pido á V. E. que en cumplimiento de lo estipulado en la cláusula 10 de la escritura, se digne nombrar la persona ó autoridad, como en ella se expresa, á quien haya de hacerse la entrega del ferrocarril; y dar las órdenes correspondientes para que se verifique la expresada entrega; con tal fin—

A V. E. pido que teniéndome por presentado, se digne acceder á esta solicitud.

Lima, Diciembre 2 de 1872. — Excmo. Señor.—JUAN G. MEIGGS.

Nómbrase una comision para recibir la obra.

Lima, Diciembre 10 de 1872.

Visto este recurso de D. Juan G. Meiggs, representante de D. Enrique Meiggs, empresario del ferrocarril de Ilo á Moquegua, por el que solicita entregar dicho ferrocarril, en razon de estar terminado, y el adjunto certificado de D. Gerrit S. Backus, inspector del mismo, en el que expone hallarse en estado de recibirse, por haber concluido su construccion, con arreglo á las prescripciones de la contrata y disposiciones del Supremo Gobierno; nómbrase para la recepcion del indicado ferrocarril una comision compuesta del ingeniero D. Eduardo Habich, D. Narciso Alayza y D. Fabricio Cáceres, á la que se remitirá el expediente, pla-

muelle mal construido que hoy está destruido por la sola accion del mar, y por defectos del cual el constructor fué sometido á juicio, de órden suprema, prueba una vez mas la ignorancia y ligereza que han dirigido este estudio.

Sería inútil insistir sobre los muchos errores de este proyecto, pues la lista sería demasiado larga, y basta alguna de las faltas precedentes, para probar la ignorancia y mala fé que se han empleado en su confeccion.

Hecha esta exposicion, que prueba á cada paso la imposiblidad de la aplicacion práctica de este trazo que no está conforme ni con las especificaciones de su mismo autor, no nos queda otra cosa que decir, sino que ha sido inaplicable, y que es sensible que el Gobierno pasado se empeñara á todo trance en dar principio á la obra del ferrocarril, sin tomar las precauciones necesarias.

Para dar cumplimiento á las especificaciones de la contrata se ha rectificado el trazo preliminar, que no les correspondia, y se ha hecho el trazo actual definitivo, que ha sido aprobado por los decretos supremos ya citados.

No hay duda alguna que el trazo actual es conforme á las prescripciones de la contrata, y á las órdenes supremas citadas, y que en él se ha seguido tan cerca como ha sido posible, el primitivo; pero el infrascrito no cree que sea el mejor.

Las obligaciones de seguir tanto como fuere posible, el trazo preliminar, el corto tiempo de 23 ó 24 meses para hacer los estudios y seguirlos de la inmediata construccion, hacen de él en estas condiciones un camino muy bueno; pero es sensible que el Gobierno anterior no haya dado un tiempo mas largo, y la libertad de abandonar totalmente el trazo primitivo, y presentar otro definitivo. En este caso, no hay duda, que se hubiera podido conseguir un trazo mejor.

En conclusion diremos: que se ha reemplazado un trazo imposible por otro muy aceptable y conveniente; así es que, no hay comparacion posible entre los dos.

El actual camino satisface muy bien las necesidades del valle de Moquegua; soy de opinion, que el gasto de su explotacion dentro de un corto tiempo de tráfico, y con la experiencia de su administracion, será compensado con las entradas.

4º En contestacion al punto 4º de las intrucciones, adjuntamos las listas detalladas (número 3 y 4,) de los cortes y terraplenes ejecutados y de la avaluacion de sus cortes.

Por estas listas se ve, que la cantidad de cortes y terraplenes ejecutados hasta el fin de Diciembre del año pasado, es de

Cortes.....	533,105 ms. c.
Terraplenes.....	807,851 " "
Total.....	1.340,956 ms. c.

Avaluados en S. 1.968,994 7/0 cantidad á la cual debe agregarse 118,996 0/0 valor de la economía efectuada, en la diferencia de cortes por la disminucion del ancho de la via, cuyo avalúo fué efectuado por el señor ingeniero D. Alejandro Miezinikouski y el que suscribe, á fines de Julio de 1872, y aprobado por supremo decreto de Setiembre 11 del mismo año.

5º Para avaluar la diferencia en el costo de la otra por las modificaciones adoptadas en el camino, estudiaremos, en primer lugar, el presupuesto del señor Guido de Vignau.

La cantidad de trabajos de tierra no ha sido avaluada por secciones como nosotros lo hacemos, sino para todo el camino, y fué muy exajerada: el avalúo de la mampostería es incomprensible, y faltan en el presupuesto dos estaciones secundarias del valle de Moquegua entre el Conde y el Alto de la Villa.

Nosotros adjuntamos un presupuesto hecho, segun las bases del

señor Guido de Vignau, siempre que estas son aplicables, y suprimiendo las partes incomprensibles, los gastos imprevistos etc. Conservamos tambien el precio de S. 60 por tonelada de rieles, aunque vale mas de 80 S., para no variar los precios bajos.

Así suprimiendo 400,000 por gastos imprevistos, 48,158 por rotura y pérdida del material en el trabajo de la via, reduciendo S. 350,000 de las obras de mampostería, disminuyendo otros gastos, y adjuntando la razon de los trabajos de tierra hechos por la empresa, resulta que el gasto total es de S. 4.386,658 46 centavos.

A esta cantidad deben agregarse los gastos de expropiacion que pasan de S. 400,000, el beneficio del empresario, y otros gastos que no hemos considerado, por no ser de nuestra competencia.

Por estas razones, el infrascrito opina que no hay casi diferencia entre este presupuesto mínimum y el precio de S. 5.250,000 contratado por el Supremo Gobierno, para la ejecucion de la obra.

Los precios que hemos puesto en nuestro presupuesto, son los corrientes para esta clase de trabajos, y los creemos muy moderados; de manera que, si alguna economía han podido efectuar los empresarios, es tan solo debida á una buena y económica administracion y á un asiduo trabajo.

6º El camino está muy bien lastrado en todas sus partes, y donde por la naturaleza del terreno no ha sido necesario el lastre, se ha puesto una capa de material grueso, para preservar la superficie.

Para lastrar la parte de la via entre los kilómetros 12 5 y 17 5 y entre los kilómetros 27 y 33, fué preciso traer el lastre de una distancia de 5 kilómetros, y entre los kilómetros 33 y 77½ de cortes de una distancia media de 300 metros, por último entre los kilómetros 77 5 y 99 5 de una distancia de 6 á 6½ kilómetros.

Las estaciones del Conde, San José y Cataluna están lastradas de un modo especial. (Término medio de 0.61.)

Las ranflas de los caminos de las haciendas son hechas de lastre.

La capa de lastre en la via varía entre 0'45 y 0'60, llegando á veces hasta 0'90. En consecuencia, el camino no puede estar mejor lastrado, y no deja nada que desear.

7º La contrata exige un solo paradero entre Ilo y el Conde, en una distancia de 80 kilómetros; pero la empresa ha corregido este absurdo del proyecto primitivo, agregando otro paradero, de modo que hay dos entre los puntos indicados, á saber:

De Ilo al 1er. paradero..26 ks.
Del 1er. paradero al 2º..26.
" 2º al Conde.....28.

Esta reparticion es buena y completamente suficiente para el servicio de la línea:

En las especificaciones primitivas no se piden estanques portátiles para proveer de agua á los dos paraderos que por sí carecen de ella; pero la empresa ha suplido esta falta formando tres estanques portátiles de fierro, puestos sobre carros de plataforma. Mide cada uno cerca de 14 ms. 3.

8º En general, el camino se encuentra en muy buen estado, y basta compararlo con los mejores ferrocarriles del Perú, para ver que no les cede en nada.

Constituido en el lugar con nuestro compañero el señor Hindle, hemos estudiado minuciosamente todas las partes de la línea, y las verificaciones efectuadas dieron por resultado, que el radio mínimum de las curvas, es de 110 ms., mayor que el permitido por las especificaciones. (106 ms.)

En el arreglo de las curvas se han observado las especificaciones del ferrocarril de Arequipa á Puno.

El cuaderno de las especificaciones no prohibe las curvas y contracurvas, pero solo hay una á nivel,

á los 65 kilómetros, donde por la naturaleza del terreno (cerro muy arenoso y con gran pendiente) sería muy difícil el cambiarla. Generalmente las tangentes varían entre 33 y 100 ms.; y en muy pocos puntos entre 15 y 33 ms., de manera que, á lo menos, bastan para contener una locomotora con su ténder.

En esta virtud, no hay ninguna observacion que hacer sobre este particular.

La nivelacion de los rieles es perfecta y el camino muy suave.

Los taludes existentes son generalmente de 1 : 1 y de 1 : 1½, salvo en dos cortes en roca viva, donde se ha adoptado 1 : 0¾, pero con un gran ancho, así es que se han sobrepasado las exigencias de las especificaciones.

Los cambios (agujas) son del sistema Rausomer, con contrapeso muy cómodo, los cruceros son de acero Bessemer, dobles, y los rieles, durmientes, eclisas, etc., son de la mejor calidad, y están muy bien colocados.

Las tornamesas de las estaciones de Ilo y Alto de la Villa son de la conocida fábrica de Sellers de Filadelfia; son muy buenas y están colocadas con todas las precauciones necesarias. Lo mismo puede decirse de los dos puentes-balanzas de cincuenta toneladas de fuerza; que provienen de la fábrica de Fairbanks, de Johnbury, Estados Unidos.

En cuanto á los talleres de la estacion de Pacocha (Ilo) se han sobrepasado en mucho todas las exigencias, y los comisionados han encontrado perfectas todas las disposiciones: la maquinaria es muy buena y por su variedad y cantidad excede á todas las necesidades.

Al concluir, observaremos que desde el 1º de Agosto del año pasado, se han hecho muchas variaciones en los taludes y ensanche de los cortes, que varían entre 4 ms. 88 y 5 m. 50, de manera que ahora en su mayor parte, corresponden á las especificaciones primitivas.

Por las razones expuestas, en contestacion á las instrucciones de la Junta Central, el ingeniero que suscribe, opina: que la empresa ha cumplido con todas sus obligaciones, y ha concluido su obra en el tiempo fijado, no obstante las dificultades que ha ocasionado el erróneo y mal ejecutado estudio preliminar, y crée que no hay lugar á reclamo de ninguna especie por parte del Gobierno.

Los estudios minuciosos que hemos hecho sobre el lugar con el ingeniero Sr. Hindle y los señores comisionados D. Fabricio Cáceres y D. Narciso Alayza y las varias pruebas que se han hecho, nos ponen en el deber de emitir del modo mas positivo, la opinion de que la empresa ha cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones, en la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Lima, Enero 30 de 1873. — Firmado — EDUARDO HABICH, Ingeniero de Estado.

Nota de la Junta Central.

Lima, 3 de Febrero de 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

En vista de la órden de US. para que la Junta Central de Ingenieros diese instrucciones al ingeniero señor Habich, nombrado por decreto supremo de 10 de Diciembre próximo pasado, miembro de la comision encargada de recibir el ferrocarril de Ilo á Moquegua, esta Junta tiene el honor de adjuntar á US. el informe que dicho ingeniero ha pasado á esta, en cumplimiento de las instrucciones que le dió.

Como en su informe dicho ingeniero no solo ha satisfecho á todos los puntos de las instrucciones, sino que tambien las ideas que él emite concuerdan con las de la Junta Central, esta reproduce di—

cho informe al elevarlo original á manos de US.

Dios guarde á US.—Por la Junta Central de Ingenieros, el Vicepresidente — Firmado — EULOGIO DELGADO.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

En el informe del ingeniero de Estado D. M. Habich, se demuestra artísticamente que los trabajos del ferrocarril de Ilo á Moquegua han sido ejecutados en conformidad con el contrato y con los varios decretos supremos que sobre el particular se han expedido; que la sola modificacion no autorizada por el Gobierno, sino por el inspector del camino, ha sido la del muelle de Pacocha, en cuya construccion se han cometido los defectos que señala; pero que pueden corregirse con un gasto de 9,000 soles; que todos los trabajos del ferrocarril han sido ejecutados con solidez y cuidado; que el material rodante es perfecto; que el trazo primitivo fué enteramente mal hecho y con faltas graves, indignas de quien se titula ingeniero; que la pasada administracion se empeñó á todo trance en principiar una obra mal estudiada, y sin tomar las debidas precauciones; que la obligacion de seguir este trazo, en fuerza del contrato, sin haber tiempo ni libertad para abandonarlo y seguir otro mejor, ha impedido conseguir uno mas perfecto.

El ingeniero entra en los cálculos, exámen y pormenores de los cortes, terraplenes, lastre, trabajos de tierra, faltas ú omisiones cometidas por el ingeniero Guido de Vignau; y despues de minuciosas explicaciones, manifiesta la utilidad y mejora de las modificaciones que ha hecho la empresa, para corregir los defectos del primer trazo.

Tambien expone que, segun la contrata, solamente se fijó un paradero entre Ilo y el Conde, pero que la empresa, corrigiendo este absurdo, ha hecho una reparticion buena y suficiente para el servicio de la línea; y concluye asegurando: que en general, el camino es bueno y en nada inferior á los que se han hecho en el Perú, sucediendo lo mismo con los talleres que han sobrepasado, en mucho, todas las exigencias, y por ello opina que la empresa ha cumplido con todas sus obligaciones y terminado la obra en el tiempo fijado, no obstante las dificultades que ha ocasionado el erróneo y mal ejecutado estudio preliminar; y cree que no hay lugar á reclamo de ninguna especie por parte del Gobierno.

La Junta Central de Ingenieros ha reproducido el informe del ingeniero Habich, por haber satisfecho á todos los puntos de las instrucciones que se le dieron, y porque las ideas que en él emite, están acordes con las de la Junta.

La comision nombrada por el Gobierno para recibir el ferrocarril de Ilo á Moquegua, informa detenidamente acerca de los resultados de sus trabajos, exponiendo: que la línea está perfectamente construida, con rieles de la mejor calidad, bien lastrada y nivelada; que las cinco estaciones se encuentran del mismo modo; que el material rodante es bueno, sólido y hasta lujoso; que el puente sobre el rio de Moquegua es una buena obra de arte; que á su fortaleza reune sencillez, y gusto á su construccion; que la cañería, estanques y alcantarillas son de buena calidad, y establecidos convenientemente.

Solo el muelle de Pacocha no satisfizo á la comision, por las mismas razones expuestas por el ingeniero; cuya correccion es fácil y de poco valor.

Aunque del tenor y contenido de los precitados informes resulta comprobado el hecho de estar concluida la construccion del ferrocarril, sin embargo faltan el estricto cumplimiento y la ejecucion de las

formalidades que prescribe el artículo 10 del contrato, y que deben realizarse, sirviendo para ello los inventarios y demas documentos que ha reunido la comision y remitido al ministerio.

Ellos no importan el acto de posesion, entrega y recepcion jurídica de la via, conforme á lo contratado, sino la formacion de los inventarios, ó una razon exacta de los edificios, material rodante, útiles etc., documentos que corren á fojas 1 á fojas 21. Este descuido ó falta no es de simple fórmula, sino una forma esencial que tiene que producir efectos positivos sobre el contrato en su parte ejecutada, y en las posteriores condiciones sobre sus responsabilidades, liquidacion, pago de lo adeudado y reparaciones.

Por ello el fiscal pide: que V. E. se sirva ordenar que se complete la diligencia prévia, para que el Gobierno se dé por entregado de la via, y lo sea para el tráfico público en conformidad del artículo 10 del contrato: que asímismo proceda el contratista, á la reparacion y correccion de los defectos notados en el muelle de Pacocha; y verificadas que sean estas formalidades, resolverá V. E. segun el resultado á dar por concluido y realizado el contrato.

Lima, Febrero 10 de 1873.—Firmado.—PAZ SOLDAN.

Gastos de la Comision.

Lima, Febrero 15 *de* 1873.

Apruébase la cuenta que acompaña á este oficio el presidente de la comision nombrada para recibir el ferrocarril de Ilo á Moquegua y que asciende á la cantidad de 1303,40 soles. Remítase al Ministerio de Hacienda para que disponga que por esta Caja Fiscal se abone á don Fabricio Cáceres la referida suma con cargo á la partida de los Extraordinarios del ramo de Gobierno.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Se da por recibido el ferrocarril.

Lima, Febrero 21 *de* 1873.

Resultando del informe expedido por la comision nombrada para la recepcion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, compuesta de D. Fabricio Cáceres, D. Narciso Alayza y del ingeniero de Estado Don Eduardo Habich, y del informe expedido por separado por dicho ingeniero que el expresado ferrocarril de Ilo á Moquegua ha sido construido con arreglo á las bases y especificaciones del contrato celebrado en 1º de Diciembre de 1870, entre el Supremo Gobierno y la casa de Devés Freres, á la que se sustituyó el actual empresario D. Enrique Meiggs; que las variaciones y modificaciones que se han hecho por este empresario en la construccion de la línea eran convenientes y necesarias, á causa de los defectos de que adolecian los primitivos trazos practicados por el ingeniero D. Alejandro Guido de Vignau; y que en cuanto al muelle de Pacocha, no se ha ajustado el empresario Meiggs á los términos de su contrato, dándole la forma poco apta para el servicio que tiene al presente, y careciendo además de la solidez necesaria; de conformidad con el dictámen del fiscal de la Excma. Corte Suprema, resuélvese: se recibe el ferrocarril de Ilo á Moquegua, con sus estaciones, material rodante y demas que constan del adjunto inventario formado por la referida comision, de todo lo que se da el Gobierno por entregado. En consecuencia, nómbrase una comision compuesta del prefecto del departamento de Moquegua, del ingeniero de Estado D. José Hindle y del secretario de dicha prefectura para el cumplimiento del art. 10 del mencionado decreto de 1º de Diciembre de 1870; declárase á la vez, que el empresario D. Enrique Meiggs ha cumplido las obligaciones que contrajo en el citado decreto, con respecto á la construccion

del ferrocarril y queda libre de toda responsabilidad, excepto la que le impone el artículo 8º y demas del contrato; y remítase copia de los inventarios al administrador de la línea Don José Hindle, quedando otra en los libros de la Seccion de Obras Públicas; y no hallándose en igual caso en materia del muelle de Pacocha, declárase igualmente, que dicho empresario debe proceder á darle la debida solidez y hacer en él las debidas modificaciones y obras que indica en su informe el ingeniero D. Eduardo Habich. Y por cuanto los comisionados D. Fabricio Cáceres, D. Narciso Alayza y D. Eduardo Habich, han llenado fielmente su cometido, sujetándose á las instrucciones que se les dieron por el Ministerio y la Junta Central de Ingenieros, dase por terminada su comision; y dése les las gracias á nombre de la nacion.

Regístrese, trascríbase á quienes corresponda y publíquese con los demas informes anotados y la vista del fiscal. — Rúbrica de S. E.— ROSAS.

Gastos de administracion.

Lima, Febrero 21 *de* 1873.

Atendiendo á las razones que expone en el adjunto oficio el ingeniero de Estado D. José Hindle, administrador nombrado del ferrocarril de Ilo á Moquegua sobre que se le entreguen 15,000 soles para atender á los gastos que demande el desempeño de su comision, se dispone que por esta Caja Fiscal se abone al citado ingeniero Hindle, los referidos 15,000 soles, debiendo depositar en el Banco de Lima 10,000, sobre cuya suma puede girar cuando lo requieran las necesidades del servicio y los 5,000 restantes los tendrá en su poder para que atienda á los gastos que ocurran urgentes, debiendo rendir en su oportunidad la respectiva cuenta documentada de la inversion de esta suma. Remítase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento y aplíquese el gasto á la partida de los Extraordinarios del ramo de Gobierno.

Comuníquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Jefes de Estacion.

Lima, Febrero 22 *de* 1873.

Siendo necesario designar los respectivos jefes de estacion para el ferrocarril de Ilo á Moquegua, nómbrase para la de Moquegua al Teniente Coronel D. Luis Torres y para la de Pacocha á D. Ventura Vargas.

Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Abrese el camino al tráfico público.

Lima, Marzo 28 *de* 1873.

Estando cumplida la cláusula 10 del supremo decreto de 1º de Diciembre de 1870, y recibido el ferrocarril de Ilo á Moquegua; ábrase al servicio público, y facúltese al ingeniero administrador de la línea D. José Hindle, para que arregle la administracion de la manera que lo juzgue conveniente y para que forme la tarifa de precios de pasajeros y trasportes, la que regirá provisionalmente, dando cuenta para su exámen y aprobacion.

Comuníquese y regístrese. — Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Remite la tarifa provisional.

Ilo, Abril 9 *de* 1873.

A los señores miembros de la Junta Central de Ingenieros.

Mando adjunto un proyecto de tarifa para pasajeros y mercaderías para esta línea férrea. Me harán UU. un gran favor en empeñarse para que el Supremo Gobierno la apruebe lo mas pronto posible, porque algunos comerciantes no quieren mandar su carga hasta no saber con seguridad los precios que deben regir.

Los precios son casi iguales por kilómetro á los que se pagan en la línea de Mollendo á Arequipa y teniendo en cuenta que aquí no hay suficiente carga para dos trenes semanales y que en la de Arequipa hay bastante para tres trenes diarios, UU. verán que los precios no son excesivos, porque en cuanto á gradientes y curvas las dos líneas son análogas.

Los precios son bastante bajos para que puedan hacer competencia al ferrocarril los arrieros, sea con burros, sea con mulas.

Espero que aprobándose la tarifa propuesta, al mismo tiempo que la línea presentará grandes ventajas para la provincia, el gravámen sobre el erario público será poco ó nada.

Dios guarde á UU.—JOSÉ HINDLE, Administrador.

Oficio de remision.

CUERPO DE INGENIEROS—JUNTA CENTRAL.

Lima, Abril 15 *de* 1875.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

La Junta Central tiene el honor de elevar al conocimiento de US. la nota que ha pasado á esta junta el ingeniero administrador del ferrocarril de Ilo á Moquegua acompañando un proyecto de tarifa para pasajeros y mercaderías para esa línea, con el fin de que si US. lo cree conveniente, se sirva aprobarlo.

Dios guarde á US.—Por la Junta Central, el Vicepresidente — EULOGIO DELGADO.

Apruébase la tarifa.

Lima, Abril 18 *de* 1873.

Vista la adjunta tarifa de pasajes y trasporte de mercaderías, para el ferrocarril de Ilo á Moquegua, formada por D. José Hindle, ingeniero administrador de dicha línea; apruébase con el carácter de provisional, la indicada tarifa para pasajeros y mercaderías; debiendo el expresado ingeniero informar al Gobierno, cada seis meses, de los efectos que produzca dicha tarifa en sus relaciones con la industria y el comercio, á fin de proveer lo conveniente.

Comuníquese, publíquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

TARIFA PARA PASAJEROS Y MERCADERIAS.

PASAJEROS.

	Distancia en kilómetros.			
	CONDE.	SAN JOSE.	CATALUNA.	ALTO DE LA VILLA.
Ilo	79	84	92	100
Conde ..	.....	5	13	21
San José	.....	.....	8	16
Cataluna	.....	.....	.....	8

	Precios calculados sobre la base de 5 centavos de sol por kilómetro para 1ª clase y 3 centavos por 2ª							
	CONDE.		SAN JOSE.		CATALUNA.		ALTO DE LA VILLA.	
	1.ª clase.	2.ª clase.	1.ª clase.	2.ª clase.	1.ª clase.	2.ª clase.	1.ª clase.	2.ª clase.
Ilo	S. 4 00	S. 2 40	S. 4 20	S. 2 50	S. 4 60	S. 2 80	S. 5 00	S.3 00
Conde ..	.....	.....	0 30	0 20	0 60	0 40	1 00	0 60
San José	.....	.....	.....	.....	0 40	0 30	0 80	0 50
Cataluna	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 40	0 30

MERCADERÍAS.

PRIMERA CLASE.

Pagarán ½ ℗ sobre su valor declarado, los siguientes artículos:

Metálico.
Alhajas.
Opio.
Chafalonia.

SEGUNDA CLASE.

Pagarán medio centavo de sol por pié cubico por kilómetro, los siguientes:

Acidos.
Aguarraz.
Alfombras.
Baldes.
Baules.
Blondas.
Botellas y artículos de vidrio y barro.
Calzado.
Canela.
Cartonería.
Cigarros.
Cintas.
Cristalería en cajones ó barriles.
Cola.
Cohetes.
Conservas.
Corchos.
Crin.
Cunas.
Drogas.
Encajes.
Encurtidos.
Fórforos.
Género de lana, algodon ó hilo.
Guantes.
Hojalatería.
Instrumentos de música.
Javon.
Jergon.
Juguetes.
Lamparería.
Loza.
Lunas.

Maquinaria liviana.
Medicinas.
Modistería.
Mueblería.
Objetos de mármol y laboratorio.
Pasamanería.
Petate.
Perfumería.
Porcelana.
Quincallería.
Ropa hecha.
Sedería.
Sillas de montar.
Silletas.
Té.
Tinas.
Tripe.
Vinos y licores en cajones.

TERCERA CLASE.

Pagarán un centavo de sol por quintal por kilómetro los siguientes:

Acero.
Alumbre.
Alquitran.
Azogue.
Azúcar.
Azufre.
Brea.
Cacao.
Café.
Cañería.
Cebada.
Cerveza en barriles y cajones.
Cecina.
Cera.
Chancaca.
Charqui.
Cimiento.
Cobre en barras y planchas.
Cordelería.
Esperma en pasta.
Especería.
Estearina.
Ferretería.
Goma.
Hoja de lata.
Kerosino.
Ladrillos de loza y mármol.
Loza y piedras labradas.
Manteca.
Piedras de molino.
Pinturas.
Plomo en barras y planchas.
Prensas.
Sebo.
Tabaco.
Zinc.

CUARTA CLASE.

Pagarán 0.8 de un centavo de sol por quintal por kilómetro los siguientes:

Almidon.
Añil.
Arroz.
Cocos.
Harina.
Orégano.

QUINTA CLASE.

Pagarán 0.70 de un centavo de sol por quintal por kilómetro.

Carbon de piedra.
Huano.
Madera de todas clases hasta 10 metros de largo.
Piedras.
Minerales de cobre y plomo.

NOTA.—Si hay menos de un carro, estos artículos pagarán 0.8 de un centavo de sol.

Fíjanse los paraderos.

Lima, Abril 17 *de* 1873.

Apruébase el adjunto plano que de acuerdo con el ingeniero inspector del ferrocarril de Ilo á Moquegua ha presentado el empresario de dicho ferrocarril, demarcando bajo los números 2 y 3 los sitios de los paraderos, que segun la especificacion del contrato deben mediar entre la estacion del Conde y la final del Alto de la Villa.

Trascríbase con copia del expresado plano. — Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Venta de lo sobrante.

Lima, Abril 23 *de* 1873.

Visto este expediente en que se da cuenta de los rieles y útiles sobrantes de construccion que hay en el ferrocarril de Ilo á Moquegua, que son propiedad del ex-con-

tratista de la línea, como tambien del material rodante, propiedad de la nacion, que se estima por ahora de mas para el servicio de dicha línea, se resuelve: véndase en pública subasta por la Junta de Almonedas de esta capital, el mencionado material rodante, compuesto de las máquinas, coches y carros de varias clases, que se relacionan en la adjunta nota del ingeniero administrador del referido ferrocarril de Ilo á Moquegua, debiendo cada una de las máquinas formar un lote separado, y tambien formar un lote cada una de las clases de coches y carros que se mencionan en la citada nota, sirviendo de base para el remate el precio señalado por la Junta Central de Ingenieros á cada una de dichas máquinas, coches y carros; y disponiéndose que el precio del remate será abonado en la forma siguiente: la cuarta parte del indicado precio, aprobada que sea por el Gobierno el acta del remate, y el resto en cuatro armadas iguales en los cuatro meses siguientes, los que se contarán desde la fecha de la aprobacion del remate, otorgándose por los rematistas la fianza correspondiente, en garantía de la exactitud del pago. — Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.—Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Construccion de un puente en el Pacocha.

Lima, Mayo 3 *de* 1873.

En atencion á ser de urgente necesidad construir un puente sobre el rio de Moquegua, á fin de unir el ferrocarril de Moquegua á Pacocha con la ciudad de Moquegua; y siendo esta obra de las comprendidas en la partida 740 del presupuesto general, se resuelve: constrúyase el indicado puente sobre el rio de Moquegua; y estando formados los estudios, planos y presupuestos de la obra por la Junta Central de Ingenieros, formúlese por dicha Junta las bases para sacar á remate la construccion, trasporte y colocacion del citado puente de Moquegua.

Comuníquese, regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Autoridades que dan pasaje libre.

Lima, Mayo 5 *de* 1873.

Apruébase el decreto dictado por la prefectura de Moquegua, designando las autoridades que únicamente pueden expedir papeletas de pasaje libre, en el ferrocarril de Ilo á esa ciudad, á los individuos que marchan en comision del servicio, debiendo observarse la mayor vigilancia, á fin de evitar abusos que sean perjudiciales al fisco.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Bases del puente de Pacocha.

Lima, Junio 17 *de* 1873.

Vistas las bases formadas por la Junta Central de Ingenieros para la construccion, trasporte y colocacion de un puente sobre el rio de Moquegua, se resuelve:

1º Apruébase en todas sus partes las expresadas bases para la construccion, conduccion y colocacion del puente sobre el rio de Moquegua, y los estudios y planos formados al efecto por la Junta Central de Ingenieros.

2º Publíquense las bases, señalándose el plazo de noventa dias para la adjudicacion en remate público de la construccion, conduccion y colocacion del indicado puente de Moquegua; pudiendo los que pretendan hacer postura, ocurrir á la Junta Central de Ingenieros para ver los mencionados estudios y planos del puente.

Fíjase por base del remate la suma de 27,000 soles en que está presupuestada la obra de la construccion y colocacion del puente de Moquegua.

La fianza de 2,000 de que habla

el artículo 11 de las bases, quedará á beneficio del fisco, si el licitador preferido no firma la escritura de remate en el término de cuatro dias.

Publíquese en los periódicos de esta capital y regístrese, aplicándose el gasto á la partida 740 del presupuesto general, el que será reintegrado con el producto de la venta del material rodante excedente del ferrocarril de Moquegua á Pacocha que se ha mandado vender.

Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Lima, Junio 28 de 1873.

CUERPO DE INGENIEROS—JUNTA CENTRAL.

La Junta Central de ingenieros tiene el honor de acompañar á US. la correspondencia del administrador de la línea de Ilo á Moquegua, D. José Hindle, junto con el resúmen de las entradas y salidas de dicho ferrocarril, correspondientes á los meses de Abril y Mayo del presente año.

Esta Junta estimará, que una vez impuesto US. de su contenido, se sirva devolverlo para el archivo de su oficina.

Dios guarde á US.—Por la Junta Central, el Vicepresidente — EULOGIO DELGADO.

RESÚMEN DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DEL FERROCARRIL DE ILO A MOQUEGUA DURANTE EL MES DE ABRIL DE 1873.

ENTRADAS.

Saldo del mes de Marzo.	53	
Tráfico.....	6345	95
Descarga y embarque....	88	
Recibido del señor D. José Hindle.....	856	57
	7343	52

SALIDAS.

Tráfico y administracion.	3421	25
Conservacion del camino.	3080	65
Maestranza.....	841	62
	7343	52

Ilo, 1º de Mayo de 1873.—Firmado — JOSE HINDLE, ingeniero administrador.

RESÚMEN DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DEL FERROCARRIL DE ILO A MOQUEGUA DURANTE EL MES DE MAYO DE 1873.

ENTRADAS.

Tráfico por Mayo.	6459	40	
Junio 21. 73.....	800	73	7260 13
Descarga y embarque...			108 67
Materiales.....			21 72
Recibido del señor D. José Hindle..... ...			1427 43
			8817 95

SALIDAS.

Tráfico y administracion.	4408	21
Maestranza.....	1873	50
Conservacion del camino.	2340	
Saldo en caja.....	196	24
	8817	95

Ilo, 1º de Junio de 1873. — Firmado — JOSE HINDLE, ingeniero administrador.

Resúmen de la carga, equipaje y pasajes conducidos por el ferrocarril de Ilo á Moquegua durante seis meses.

MESES.	Azúcar moscabado Kilógms.	Azúcar refinado. Kilógms.	Arroz. Kilógms.	Huano. Kilógms.	Harina Quints.	Madera. Toneladas.	Barrils vacios.	Burdáleras vacias.	Pipas vacias.	Toneles vacios.	Barriles de vino.	Charterolas de vino.	Pipas de vino.	Burdáleras de vino.	Ancóteas de vino.	Piés cúbicos.	Varias mercaderías. Kilógram.	Equipajes. Kilógramos.	PASAJEROS. 1.ª clase	PASAJEROS. 2.ª clase
Marzo ..	8639	5019	2581	.....	210	60. 950	246	18	56	....	266	....	34	...	23	.....	58637	13274	82	269
Abril	15129	4109	18617	15927	206	68. 1162	284	23	36	...	217	.. .	32	...	....	.....	27738	14382	180	430
Mayo ...	30585	6848	16266	2058	170	12. 509	694	264	34	32	285	....	32	8	30	718.6	39961	16381	176	431
Junio ...	29531	4830	21550	15686	532	9 1981	426	15	50	...	430	....	48	19	24	822.	62122	23644	199	372
Julio....	8970	8424	3699	12374	222	21. 1302	457	40	66	....	631	4	44	28	20	1345.	16971	21445	214	376
Agosto...	20622	8802	15172	489	500	5. 218	382	77	46	....	519	....	24	10	26	3119.6	50640	23782	234	465
Total....	113476	38032	77885	46534	1840	178. 122	2489	437	288	32	2348	4	211	65	123	6005.	256107	112908	1035	2343

Resúmen de las entradas y salidas del ferrocarril de Ilo á Moquegua durante seis meses.

ENTRADAS.

	Marzo.	Abril.	Mayo.	Junio.	Julio.	Agosto.
Tráfico	4886 15	6345 95	7260 13	5333 07	5829 29	6645 56
Descarga y embarque.....	352 50	88	108 67	96 66	96 86	159 21
Materiales	.....	.....	21 72	47 10	562 06	21 70
Maestranza ...	.....	.....	.....	82 45	337 10	
Banco de Lóndres.....	1000	.....	.....	.....	.....	800-
Caja Fiscal ...	2000	.....	.....	5337 50	.....	.....

SALIDAS.

	Marzo.	Abril.	Mayo.	Junio.	Julio.	Agosto.
Tráfico y administracion	4749 80	3421 25	4408 21	4139 50	4135 17	3814 98
Conservacion del camino.....	2529 73	3080 65	2340	2301	2556 45	2103 90
Maestranza.....	806 12	841 62	1873 50	1828 50	2452 45	2323 50
Descarga y embarque.....	.....	.....	.....	50	54	52

Ilo, 1º de Setiembre de 1878.

JOSÉ HINDLE.

Compra de material.

Lima, Setiembre 27 de 1873.

En virtud de haber dispuesto el Gobierno, de conformidad con el artículo 25 de la contrata del ferrocarril de Pacocha á Moquegua, se tomen al contratista á precio de factura, cinco mil durmientes y una milla de rieles, con los útiles necesarios, y habiendo entregado estos materiales el expresado contratista al administrador de la indicada línea, D. José Hindle; con mas ciento cincuenta toneladas de carbon de piedra, cuyo importe total asciende á la cantidad de diez siete mil trescientos treinta y seis soles un centavo, segun las facturas acompañadas y firmadas por el ingeniero Hindle; se reconoce á favor del contratista D. Enrique Meiggs la mencionada suma de diez y siete mil trescientos treinta y seis soles un centavo, debiendo hacerse el pago en el modo y forma que se acuerde por el Ministerio de Hacienda, á donde pasará este expediente para el cumplimiento de este decreto.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Compra de tubos.

Lima, Junio 1° de 1874.

Manifestando en el adjunto oficio el ingeniero administrador del ferrocarril de Ilo á Moquegua, la necesidad que tienen de tubos las locomotoras que sirven en esa línea; remítase al Ministerio de Hacienda, á fin de que ordene que se pongan en Europa á disposicion del citado ingeniero, que ha marchado allí con licencia, la cantidad de 2,000 soles, para que verifique la compra de los referidos tubos, y de cuya inversion rendirá en su oportunidad la respectiva cuenta documentada: aplicándose el gasto á la partida 740 del presupuesto general vigente.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Minas y ferrocarriles peruanos en Europa.

Lima, Enero 13 de 1874.

Considerando: 1º Que se encuentran ya en ejercicio los ferrocarriles de Ilo á Moquegua de 100 kilómetros, de Mollendo á Puno de 542 kilómetros, y de Pisco á Ica de 74 kilómetros, y que lo estarán en el presente año los del Callao á San Mateo de 118 kilómetros, de Chimbote á Taquilpon de 90 kilómetros, y de Pacasmayo á la Viña de 148 kilómetros: 2º Que las regiones que estas vias férreas atraviesan abundan en minas, cuya explotacion debe favorecerse, tanto porque así lo exigen los intereses generales del pais, cuanto porque ellas están llamadas á dar á esos caminos la vida que necesitan; y 3º Que no siendo suficientes los capitales con que cuenta la República para dar á la minería todo el impulso de que es susceptible, es necesario hacer conocer en Europa las riquezas de ese género, que encierra el territorio peruano y los medios de comunicacion que se poseen, y que ponen á aquellas al alcance de la industria privada; se resuelve: 1º Que la Junta Central de Ingenieros haga inmediatamente sacar copia de los planos y perfiles de las líneas férreas mencionadas, reducidos en la proporcion que convenga para que puedan ser litografiados y publicados; agregando á cada plano los dibujos de las obras de arte mas notables que tenga el ferrocarril á que se refiere, y una ligera descripcion de la línea: 2º Nómbrase una comision compuesta del capitan de navío D. Ramon Ascárate, del geólogo consultor D. Antonio Raymondi y de D. Julio Pflucker y Rico, para que reuna, por triplicado muestras de los principales minerales, ya sean de metales ó de carbon de piedra, que se encuentren en cada una de las regiones que atraviesan las aludidas vias férreas, á una distancia de ellas no mayor de 50 kilómetros,

y que por su ley y condiciones favorables se presten á ser explotadas con provecho positivo, de las cuales formará el respectivo catálogo; autorizándola para que con tal fin se entienda directamente con las autoridades, y para que haga los gastos que esta medida demande, y los que exijan los ensayes que de las muestras deberá hacer practicar: 3º Las colecciones de que trata el artículo anterior, acompañadas de los respectivos catálogos y ensayes, y los planos, dibujos y descripciones del ferrocarril á que se refiere el artículo 1º, se remitirán al Ministro de la República en Francia, con el objeto de que haga publicar, reunidos en folleto, dichos ensayes, catálogos, planos, dibujos y descripciones, traducida la letra al francés, al inglés y al aleman; y de que establezca las colecciones de minerales en los centros comerciarles de Paris, Londres y Berlin, en lugares adecuados y accesibles al público, repartiendo en ellos gratis los folletos aludidos; y 4º Autorízase al referido Ministro de la República en Francia, para que proporcione pasaje gratis, de venida y regreso á Europa, en alguno de los vapores de la Compañía Inglesa, á las personas de competencia notoria, que deseen hacer estudios de los minerales peruanos, sobre el terreno mismo que los produce, y á los representantes de las empresas que se organicen, con un capital igual ó mayor de cien mil soles para explotar la minas de la República, y que con el mismo fin quieran trasladarse al pais.—Aplíquese á la partida 740 del presupuesto general los gastos que el cumplimiento de esta resolucion origine.

Comuníquese á quien corresponda y regístrese.—Rúbrica de S. E. —ROSAS.

Compra de carbon.

Lima, Agosto 21 *de* 1874.

Apruébase el gasto de 4,115 soles 14 centavos que ha hecho la aduana de Iquique, por órden del prefecto de Tarapacá, en la compra, embarque y flete de las 177 tonedas 14 quintales y 88 libras de carbon de piedra con destino al ferrocarril de Ilo á Moquegua, así como tambien la órden dictada por dicho funcionario para que el administrador del expresado ferrocarril reintegre á la dicha aduana la mitad de la suma invertida, de conformidad con lo dispuesto en 28 de Mayo último; en consecuencia aplíquese la cantidad de 2,057 soles 57 centavos anticipados por la aduana, á la partida 740 del presupuesto general vigente.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

No ha lugar á arrendamiento.

Lima, Abril 9 *de* 1875.

En atencion á las razones expuestas por la Junta Central de Ingenieros en el informe que precede, y no siendo conveniente por ahora proceder al arrendamiento del ferrocarril de Ilo á Moquegua, para lo que D. Andrés J. Novillo solicita se pida propuestas á fin de sacarlo á remate; se declara sin lugar la peticion que hace en el presente recurso.

Rúbrica de S. E.— GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarriles de las islas de Chincha y de Islay

Se ordena su pago.

Callao, Marzo 3 *de* 1857.

Pase á la Tesorería departamental, para que abone á D. Jesus Elias, la cantidad de 15,000 pesos á cuenta del valor del ferrocarril que entregó su padre en las islas de Chincha, cuya suma unida á la de 20,000 pesos que ya tiene recibidos, hace la de 35,000 pesos; debiendo procederse en el dia á la tasacion de dicho ferrocarril, á cuyo efecto se nombra por perito de parte del Estado, al ingeniero D. Luis Mariani, quien irá á desempeñar su comision á mas tardar, en el vapor inmediato.

Expídasele la órden respectiva, y regístrese. — Rúbrica de S. E. — ZEVALLOS.

Derecho de trasmision.

Lima, Enero 14 *de* 1866.

Vista la presente solicitud, y no teniendo el carácter de privilegio la concesion de 10 de Abril de 1866, hecha en favor de D. Federico Schmidt, para construir un ferrocarril entre el muelle y los almacenes fiscales del puerto de Islay, se resuelve: — 1º que durante el tiempo que subsista el ferrocarril, se conduzca únicamente por los carros de la empresa todos los bultos, tanto de importacion como de exportacion, que se despachen por aquella aduana; y 2º que una vez construido el ferrocarril, se concede al expresado Schmidt, el derecho de trasmitir su propiedad á cualquiera persona, prévio el consentimiento del Gobierno.

Comuníquese, publíquese y póngase en conocimiento del interesado, al que se señala el término de quince dias para el otorgamiento de la escritura á que se refiere la cláusula 3ª de la concesion, bajo la pena, en caso contrario, de considerarse sin valor ni efecto.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

Ferrocarril de Lima al Callao.

Convocatoria.

INTERIOR—AVISO OFICIAL—MINISTERIO DE HACIENDA.

Lima, Sábado 13 *de Mayo de* 1826.

Se ha propuesto al Gobierno la construccion de un camino de fierro desde el puerto del Callao á esta capital. Los individuos que quisieren entrar en la ejecucion de esta empresa, presentarán dentro de ocho dias sus propuestas cerradas y selladas á este Ministerio, donde se abrirán el Sábado 20 del corriente, pudiendo rectificar las suyas en el mismo término D. Juan Begg y D. Francisco Quirós y se preferirá la que sea mas ventajosa á la República.

Contrata con Quirós y otros.

Lima, Miércoles 23 *de Mayo de* 1826.

Habiéndose anunciado oficialmente al público en "El Peruano" número 1 del Sábado 13 de Mayo, la construccion de un camino carretero de fierro, desde el Callao á esta capital, propuesta por D. Francisco Quirós, D. Guillermo Cochrane y D. José Andrés Fletcher, por si querian algunos otros avanzar sus propuestas sobre este proyecto; resultó únicamente haber concurrido los tres sujetos referidos, haciendo varias proposiciones, que adicionadas, mejoradas por el Gobierno, y aceptadas por los interesados, fueron aprobadas el 23 del que rige, en los términos que expresan los artículos que siguen:

1º Los infrascritos se obligan á formar un camino de fierro del Callao á Lima dentro de 18 meses á lo mas, del dia en que se les conceda el permiso.

2º Los empresarios quedan obligados á no exigir por el trasporte de mercaderías y personas mas de las tres cuartas partes del precio que haya tenido respectivamente de diez años al presente, el que se ha hecho en mulas y carruajes.

3º La construccion de este camino no envuelve una obligacion de que por él sean forzados los propietarios á conducirse á sí y á sus mercaderías.

4º Quedan igualmente obligados los empresarios á conducir de esta capital al Callao, sin exigir precio alguno, todas las propiedades del

Estado, quedando afecta á esta obligacion solamente la mitad de los carros de trasporte en caso de un concurso extraordinario y urgente de cargas particulares.

5º Se obligan los empresarios á distribuir la cuarta parte de las acciones del capital que se levante para esta empresa, entre los hijos del país: para cumplir con el tenor de esta obligacion ó condicion, lo avisarán en los papeles públicos de esta capital, en la inteligencia que solo serán admitidos los que ocurran dentro de tres meses de la publicacion, cuyo término habiendo espirado, se venderán las acciones indistintamente.

6º No emplearán otras manos auxiliares, sirvientes ó empleados que hijos del Perú, á excepcion de aquellos casos que exija la obra ó manejo de ella, conocimientos de que carezcan estos.

7º Pagarán solamente el 2½ ℘ sobre el valor de la maquinaria acabada que introduzcan para la fabricacion del camino, tasándose al efecto como cualquiera otro artículo de importacion que adeuda derechos.

8º El Gobierno concederá á los empresarios un bill ó patente, para que el camino, que ellos fabricaren, sea el único de su clase que deba y pueda existir del Callao á Lima en el término de treinta años, que se empezarán á contar desde el dia en que esté concluido.

9º Pasados los primeros diez años, empezarán á pagar al Gobierno el 5 ℘ de las utilidades liquidadas que quedaren en adelante á favor de la empresa.

10. Espirados los treinta años, será una propiedad del Estado el enunciado camino, quedando solamente á los empresarios el derecho de preferencia á cualquier concurrente.

11. Los empresarios podrán trasferir bajo cualquier título, y dentro del término de los treinta años, sus derechos sobre esta empresa á cualquier individuo ó individuos, corriendo y entendiéndose con los que les subroguen las mismas condiciones, y en los términos arriba expresados.

Contrata con Gill.

EL CIUDADANO LUIS JOSE ORBEGOSO,

GENERAL DE DIVISION DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES, PRESIDENTE PROVISIONAL DE LA REPÚBLICA ETC., ETC., ETC.

Considerando:

1º Que ha trascurrido el tiempo señado por el aviso oficial inserto en "El Conciliador" de 30 de Octubre de 1833 sin que se haya presentado otro que D. Tomas Gill para la construccion de un camino de fierro entre Lima y el Callao;

2º Que la propuesta de Gill tiene la recomendable ventaja de no exigir ningun privilegio exclusivo;

3º Que los gastos de la obra se pueden hacer sin adelanto de fondos nacionales;

4º Que el comercio debe reportar grandes ventajas de la construccion de un camino fácil, cómodo y económico entre el puerto y la capital;

Oido el Ministerio fiscal,

Decreto:

Art. 1º D. Tomas Gill queda encargado de la construccion de un camino de fierro entre Lima y el Callao.

Art. 2º De los 25,000 pesos que corresponden al empresario por la obra del muelle, prestará 20,000 para la del camino, por los cuales se le abonará el 6 ℘ al año hasta que se reembolse, segun ha propuesto.

Art. 3º El fondo del camino será el muellaje que continuará, y un derecho de peaje que se empezará á cobrar desde el dia en que comience el trabajo.

Art. 4º Este derecho será un cuartillo que se pagará por cada burro cargado, medio por cada mula ó caballo de carga ó silla y un real por rueda de cada carruaje de cual-

quiera clase que sea, cuyo producto se aplicará exclusivamente al camino.

Art. 5.º La recaudacion de este impuesto se hará por un reglamento particular.

Art. 6.º Se nombrará por el Gobierno un tesorero que maneje los fondos, y un interventor para que con su anuencia se hagan los pagos de materiales, herramientas, jornales etc.

Art. 7º La obra se hará á satisfaccion del Gobierno que siempre que lo crea conveniente, la inspeccionará ó nombrará peritos para que la inspeccionen.

Art. 8º Cuando esté concluida, se reembolsará el empresario de los 20,000 pesos que adelanta, con sus réditos correspondientes, y se le abonará por premio 25 ₱ de lo que se hubiese gastado.

Art. 9.º El empresario trabajará como artesano en la obra y se le abonará el jornal de $ 5 diarios que le corresponde, el mismo que se le satisface por el muelle, segun contrata.

Art. 10. Se celebrará la correspondiente escritura por los administradores del tesoro público con arreglo á este decreto.

Imprímase y tómese razon donde corresponda para su puntual y exacto cumplimiento.

Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima á 20 Marzo de 1834. — LUIS JOSÉ ORBEGOSO.— Por órden de S. E.—JOSÉ VILLA.

Ramal de hierro.

En el decreto sobre reforma de la aduana del Callao, ocurre entre otros el siguiente artículo.

EL CIUDADANO LUIS JOSE ORBEGOSO,

PRESIDENTE PROVISIONAL.

Lima, Marzo 7 de 1834.

Art. 7.º Se abrirá una 3ª puerta grande en medio de la cortina que mira al mar, con un camino de hierro hasta el muelle, por la que se introducirán las mercaderías de la aduana, debiendo salir las de consumo por la principal que ahora existe.

Por órden de S. E.—MARIANO DE SIERRA.

(Se cumplió.)

Se anula la contrata con Gill.

EL CIUDADANO FELIPE SANTIAGO DE SALAVERRY

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ETC.

Considerando:

1º Que el camino de fierro de esta capital al Callao, mandado construir en 20 de Marzo de 1834, no tiene un objeto importante ni se cree indispensable para el tráfico;

2º Que es mas conveniente la refaccion y mejora del actual con el producto de un moderado derecho de peaje que no moleste ni grave como al presente á los transeuntes;

Decreto:

Art. 1º Queda sin efecto alguno la contrata celebrada con D. Tomas Gill para la construccion de un camino de fierro de esta capital al Callao.

Art. 2º El Gobierno celebrará otra para la refaccion del actual camino, mejorándolo en cuanto sea posible.

Art. 3º Para esta nueva obra se señala el derecho de peaje siguiente: un cuartillo de real por cada mula ó caballo de carga ó silla y medio real por rueda de todo carruaje que transite por dicho camino.

Art. 4º La recaudacion é inversion de este derecho se hará en el mismo órden que se ha practicado hasta aquí con el que fué establecido para el camino de fierro.

El Oficial mayor del ministerio de Hacienda expedirá las órdenes convenientes para el cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 26 de Febrero de 1835. — FELIPE SANTIAGO DE SALAVERRY. — JOSÉ DE MENDIBURU.

Decreto para construir el camino por acciones.

EL CIUDADANO RAMON CASTILLA,

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ETC.

Considerando:

Que el interés público exige la construccion de un camino de fierro entre esta capital y su puerto, para hacer mas rápida la comunicacion y menos costosa la conduccion de las personas y de las cosas, ahorrándose una gran parte del capital nacional empleado en este tráfico;

Decreto:

Art. 1º Se construirá un ferrocarril desde esta ciudad al Callao por medio de una compañía anónima autorizada al efecto.

Art. 2º Las personas que pretendan tomar á su cargo esta empresa, dirigirán sus propuestas al ministerio de Gobierno en el término de sesenta dias contados desde la publicacion de este decreto; pasado este término no se admitirá mas propuestas, y el Gobierno procederá al exámen de la que entre ellas ofrezca mas ventajas al Estado para admitirla, adjudicando en su consecuencia la preferencia del trabajo del ferrocarril al empresario ó empresarios que la hubiesen hecho.

Art. 3º Las propuestas deberán arreglarse á las bases siguientes:

1ª La administracion de la empresa se establecerá en esta capital;

2ª El camino deberá ser de dos vias y la conduccion se hará por máquinas locomotoras, de las que mas convengan á la obra;

3ª El camino deberá trazarse fuera de la línea carretera, y partirá de la puerta llamada del Callao hasta el muelle en el puerto;

4ª La empresa se obligará á principiar los trabajos á los diez meses de celebrada la contrata y á entregar el camino al tráfico á los dos años, á lo sumo, de haberse concluido esta;

5ª Antes de comenzar la obra, la empresa someterá al Gobierno el plano respectivo, acompañado de una explicacion detallada sobre la clase de útiles y materiales que haya de emplearse, como tambien sobre el método de construccion que se adopte; examinado y aprobado todo, decretará el Gobierno, conforme al artículo 47 de la Constitucion, la indemnizacion correspondiente del valor de las propiedades particulares que pudieran tomarse en utilidad y beneficio del ferrocarril;

6ª En las propuestas se declarará el tiempo por el que se solicite el privilegio del ferrocarril y el que deba durar la propiedad del que se intenta construir;

7ª Se determinará ademas la tarifa de precios que hayan de pagar las personas y las cosas que se trasporten por medio del ferrocarril, arreglándose el de estas por su peso;

8ª Del mismo modo se determinará la proporcion en que el Estado sea partícipe, por meses ó por años, de los productos que se obtengan del ferrocarril;

9ª La empresa se encargará de fabricar por cuenta del Estado, conforme á los planos que le entregue el Gobierno y en el terreno que este le designe, los almacenes de depósito necesarios para establecer la aduana en esta capital;

10. El Estado se obligará á pagar un interés por el capital invertido en la construccion de los almacenes y oficinas de aduana hasta que dicho capital sea reintegrado.

Art. 4.º Se otorgarán por los empresarios á satisfaccion del Gobierno, las seguridades necesarias para la realizacion de la obra, ó se designará por ellos mismos, de acuerdo con el Gobierno, la multa á que queden sujetos si no la realizan en los términos, modo y forma que se contratare.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 15 de Noviembre de 1845. — RAMON CASTILLA. — MIGUEL CARPIO.

Contrata con Wheelwright.

Lima, Abril 17 de 1847.

Visto este expediente, con lo expuesto por el fiscal de la Corte Suprema y los Tribunales de Cuentas y del Consulado; y considerando:

1º Que está probada la necesidad que hay de establecer entre Lima y el Callao un camino de fierro que facilite la movilidad mercantil y ofrezca á los traficantes una completa seguridad:

2º Que entre las propuestas recibidas conforme al decreto de 15 de Noviembre de 1845 para la construccion del referido ferrocarril, las únicas vigentes son las presentadas por D. Manuel Argumanis y D. Guillermo Wheelwright:

3º Que siendo condicion principal de la de Argumanis la de levantar un empréstito en Inglaterra á nombre del Gobierno peruano, no debe admitirse por que esta atribucion, en casos ordinarios como el presente, es exclusiva del Congreso, y solo en los de peligro de la patria corresponde al Consejo de Estado, conforme á los artículos 34 y 103 de la Constitucion:

4º Que si bien el Gobierno no está facultado para levantar empréstitos como el propuesto por Argumanis, lo está por el artículo 170 de la ley fundamental del Estado para conceder privilegios exclusivos y prestar su proteccion á los introductores ó inventores de reformas útiles y descubrimientos, cuyo caso comprende la propuesta de Wheelwright;

Decreto:

Art. 1º Se declara sin lugar la propuesta de Don Manuel Argumanis.

Art. 2º Se admite la de D. Guillermo Wheelwright, en los términos y con las condiciones siguientes:

Art. 3º El Gobierno concede á D. Guillermo Wheelwright, por espacio de 12 años, el privilegio exclusivo de establecer, por medio de máquinas locomotoras y fuera del actual camino carretero, uno de fierro con una via entre Lima y el Callao para el trasporte de pasajeros y mercaderías, debiendo trazarse el ferrocarril desde el muelle del Callao hasta el punto de la capital que el Gobierno señalare, y sin perjuicio de preparar el terreno para cuando haya necesidad de otra via.

Art. 4º Don Guillermo Wheelwright admitirá en esta capital las acciones de los que quieran suscribirse á razon de quinientos pesos cada una, para lo que se abre por el presente decreto una suscripcion que deberá hacerse dentro del término de cuatro meses inprorogables; siendo condicion de esta suscripcion la de entregar su importe á Wheelwright al tiempo de suscribirse, para cuya seguridad dará este las fianzas necesarias.

Art. 5º Si el capital suscrito en el país fuese suficiente para llenar el objeto, se convocará, cumplido el plazo, una junta general para nombrar directores, quienes procederán á formar un reglamento y á tomar las demas medidas convenientes con aprobacion del Gobierno; pero en el caso de que no sean suficientes y haya que buscar accionistas en el extranjero, los que compongan la minoría estarán y pasarán por las resoluciones de los que forman la mayoría.

Art. 6º Wheelwright procederá dentro de cuatro meses, contados desde la publicacion de este decreto, ó antes si fuere posible, á mandar formar por ingenieros, prévio el reconocimiento del terreno, los planos respectivos que aprobará el Gobierno; en la inteligencia de que habiendo accionistas peruanos, suficientes para llenar el objeto, deberá comenzar la obra dentro de cuatro meses, y no habiéndolos, dentro de doce; debiendo en el primer caso quedar expedito el camino para el servicio público dentro de veinte y dos meses contados desde la publicacion de este decreto;

y no habiéndolos, dentro de treinta.

Art. 7º La propiedad del camino para los empresarios durará el tiempo de cincuenta años, pasado el cual será propiedad de la nacion con todos sus repuestos, trenes y útiles, y sin costo alguno.

Art. 8º Si el Gobierno quisiere comprarlo despues de diez años de plantificado y puesto en servicio, se le venderá, pagando préviamente el importe de las acciones, á precios corrientes de plaza, si no exceden del valor primitivo, y en el caso de que excedan, á la par y mas la mitad del aumento.

Art. 9º El Gobierno cede á la empresa los terrenos del dominio público por donde pase el camino, y ademas facilitará la venta de los de particulares que sean necesarios, pagando la empresa préviamente su valor á justa tasacion, y siendo de su cuenta cerrar y dejar en la misma forma en que se encontraren, los fundos que dividiere ó atravesare el camino; y así como construir los puentes y demas que sean necesarios para no obstruir el libre curso de las aguas. Si las propiedades particulares fueren de tal naturaleza que no puedan ser vendidas, la empresa celebrará sus contratos, obligándose á pagar á los dueños directos el laudemio y cánon establecido por las leyes.

Art. 10. El máximun de lo que la empresa puede cobrar, respecto de los pasajeros será: 4 reales por cada asiento de primera clase, 2 reales por los de segunda y 1 real por cada individuo de tropa; y respecto de los bultos, no subirá el precio de un cuarto de real por arroba en artículos de peso, ni de la mitad del corriente en los de medida.

Art. 11. La colocacion de bultos en el Callao del muelle á los carros y su extraccion de los carros hasta los almacenes de la aduana en Lima, se harán de cuenta del Estado por las cuadrillas de la fielatura. La empresa sacará ramificaciones del ferrocarril desde el punto en donde termine en Lima hasta los almacenes de la aduana. La conduccion de bultos en los carros de principio á fin del ferrocarril será de cuenta de los interesados.

Art. 12. El Gobierno protegerá la empresa con todas las providencias que estén dentro de sus atribuciones, exceptuándola por diez años del pago de patente, y á los individuos que se ocupen en ella, de todo alistamiento militar.

Art. 13. Se fija á la empresa la utilidad de 15 ₱ anual sobre los capitales invertidos; y cualquiera que sea el exceso, será partible entre la misma empresa y el Estado, que aplicará su mitad á las atenciones mas preferentes del servicio público.

Art. 14. Todos los materiales y útiles que la empresa importe para el camino, así como los combustibles y artículos de refaccion, mejora y aumento, serán libres de derecho del Estado y municipales; pero no de los de descarga, muellaje y fielatura.

Art. 15. Las cuestiones que pudieran suscitarse y hacerse centenciosas entre la empresa y el Gobierno, serán resueltas por los tribunales y conforme á las leyes de la República; sin que sobre esto se admitan reclamaciones de ningun género de los cónsules ó agentes diplomáticos.

Art. 16. La empresa y en su representacion D. Guillermo Wheelwright, queda sujeta al pago de una multa de 25,000 pesos, aplicables á obras de utilidad pública, si el camino no se principia y concluye en los términos señalados en este decreto, salvo los casos fortuitos como naufragio, presa, piratería, incendio ú otros accidentes marítimos, que justificare la empresa haber acontecido sin que lo haya podido evitar: y para la realizacion de esta multa dará Wheelwright fianzas á satisfaccion del Gobierno ante la Tesorería General, del mismo modo que las que otor-

gan los empleados públicos que manejan rentas del Estado.

Art. 17. Queda sin efecto todo lo favorable á la empresa que contiene este decreto, siempre que ella faltare á cualquiera de sus condiciones.

Art. 18. Wheelwright construirá al mismo tiempo que el ferrocarril, los almacenes y oficinas de la aduana en el punto que el Gobierno designare y con arreglo al plano que diere, para lo que se hará por separado un contrato, en el que se fijará el interés que deba ganar el capital que se invierta y el modo y tiempo en que será pagado.

Art. 19. En el caso de que Wheelwright ó su representante en esta capital no acepte estas condiciones, por escrito y dentro de ocho dias, lo que se hará saber al público; el Gobierno otorgará la escritura en favor de cualquiera otra persona que las admita en los mismos términos.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—CASTILLA.—MANUEL DEL RIO.

El Congreso manda construir el camino.

Lima, Octubre 27 de 1871.

Excmo. Señor.

El Congreso ha resuelto que se remitan al Ejecutivo las propuestas hechas por don Teodoro Geoffroy y Cª y don Antolin Rodulfo, para construir un camino de fierro de esta capital al Callao, á fin de que consideradas estas con las que se han dirigido por el Ministerio de Gobierno desde el año de 1825 y las que de nuevo se presenten, se verifique cuanto antes tan importante empresa, prefiriendo la mas ventajosa y celebrando el contrato respectivo; con la prévia circunstancia de que el ferrocarril entre esta ciudad y el Callao se abra fuera del actual camino carretero, para no perjudicar la industria del país; dándose cuenta al Congreso para su aprobacion.

Lo comunico á VE. remitiendo las propuestas indicadas, para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios guarde á VE. —MANUEL SALAZAR, Presidente del Senado.—JOSÉ ISIDRO BONIFAZ, Presidente de la Cámara de Diputados.—JERVACIO ALVAREZ, Senador Secretario.—JOSÉ ENRIQUE GAMBOA, Diputado Secretario Suplente.

Excmo. señor Presidente de la República.

Lima, Octubre 29 de 1847.

Obsérvese—Rúbrica de S. E.—DAVILA.

Veto del Ejecutivo.

En 30 de Octubre, objetó el Ejecutivo que la resolucion del Congreso le coartaba sus facultades para contratar, en obra tan principal, y que no se haria si las Cámaras no estuviesen reunidas, por lo cual remitia lo resuelto para su reconsideracion.

El Congreso permanece inflexible.

Lima, Enero 13 de 1846.

Excmo. Señor.

El Congreso ha reconsiderado, teniendo á la vista las observaciones hechas por el Ejecutivo en 9 de Noviembre último, la resolucion de 29 de Octubre del año que ha espirado, relativa á las propuestas de don Teodoro Geoffroy y Cª y don Antolin Rodulfo para establecer un camino de fierro de esta capital al Callao y ha permanecido inflexible, con la calidad de que supriman estas últimas palabras "dándose cuenta al Congreso para su aprobacion."

Lo comunicamos á VE. devolviendo la expresada resolucion con las propuestas indicadas, para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios guarde á VE.—MANUEL SALAZAR, Presidente del Senado.—JOSÉ ISIDRO BONIFAZ, Presidente

de la Cámara de Diputados.—JERVACIO ALVAREZ, Senador Secretario.—A. AVELINO CUETO, Diputado Secretario.

Excmo. señor Presidente de la República.

Lima, Enero 15 de 1846.

Cúmplase, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—DAVILA.

Convócanse propuestas.

Lima, Marzo 22 de 1848.

Deseoso el Gobierno de que cuanto antes se plantifique esta rápida comunicacion para que el comercio reciba ventajas y el país adelantamientos, ha trabajado tiempo ha en el arreglo de un contrato para el ferrocarril. Aun no se ha concluido, aunque hay varias propuestas. El supremo decreto de 17 de Abril del año próximo pasado y la resolucion del Congreso de 7 de Enero último son las principales bases para la negociacion.

El Gobierno se propone pues concluirla dentro de pocos dias é invita tanto á las personas que han hecho propuestas, como á las que quieran hacerlas, para que las arreglen definitivamente y las presenten al ministerio respectivo, en inteligencia que se acordarán todas las modificaciones que se crean convenientes y que no perjudiquen los intereses públicos.

Garantía.

Lima, Mayo 26 de 1848.

No habiendo ofrecido los individuos que han hecho propuestas para el ferrocarril la fianza de 25,000 pesos en dinero que se ha exigido para garantir el contrato por decreto de 17 de Abril de 1847 y 1º del presente; se declaran sin lugar las propuestas de D. Manuel Argumanis, D. Edwin Cartes, D. Pedro Geoffroy y D. Antonio Rodulfo; y en su consecuencia pónganse nuevos avisos en el periódico oficial para que eleven propuestas los que quieran hacerlas, bajo la condicion de afianzar el cumplimiento del contrato que se hiciere, con la expresada cantidad.

Rúbrica de S. E. — DÁVILA.

Nueva invitacion.

Lima, Octubre 21 de 1848.

Deseando el Gobierno facilitar el contrato del ferrocarril para el camino del Callao, y no habiéndose presentado propuesta alguna despues del aviso publicado en el número 46, tomo 19 del periódico oficial; hágase nueva invitacion para que los que quieran emprender la obra, bajo la condicion de afianzar el contrato, dirijan sus propuestas al Ministro del ramo dentro del término de 20 dias.

Rúbrica de S. E. — DAVILA.

Contrata vigente hoy.

En la ciudad de Lima, capital de la República del Perú, á los cuatro dias del mes de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y ocho, reunido D. Pedro Salmon, administrador interino de la Aduana principal del Callao, autorizado competentemente por el Supremo Gobierno, con D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague y Hermano, con el objeto de reformar, alterar ó modificar las bases y condiciones de la propuesta hecha por los últimos para la construccion de un camino de fierro desde esta capital al puerto del Callao; despues de las varias conferencias tenidas en el particular, han convenido en los artículos siguientes, que serán sometidos por el primero al conocimiento del Supremo Gobierno para que dentro de dos dias le preste su aprobacion, si lo tuviese por conveniente.

Art. 1º El Supremo Gobierno concederá á la empresa el privilegio exclusivo por el término de 25 años de establecer un camino fer-

rocarril entre Lima y el Callao para el trasporte de pasajeros y mercaderías, debiendo trazarse desde el muelle ó inmediacion del castillo del Callao hasta esta capital, eligiendo los puntos mas fáciles y convenientes en ambos extremos á juicio de la empresa, sin pasar por dentro del castillo. Este camino será de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, si acaso la empresa lo cree conveniente; y el privilegio empezará á contarse desde el dia que esté concluido el camino. (*)

Art. 2º La propiedad del camino ferrocarril durará para la empresa el término de 99 años, contados desde el dia en que esté concluido y empiece á servir al público, y cumplido dicho plazo, la empresa cede al Supremo Gobierno el expresado camino con todos sus trenes, carros, repuestos, edificios y demas que le pertenezcan en el estado en que se encuentren y sin costo alguno.

Art. 3º El Gobierno cederá gratuitamente á la empresa todos los terrenos del dominio público por donde pase el camino y facilitará á la misma la venta de los terrenos de particulares para el mismo objeto, pagando ella su valor por los precios establecidos actualmente á tasacion legal, siendo de cuenta de la misma empresa cerrar y dejar en la propia forma en que se encontraren, los fundos que dividiere ó atravesare el camino; y además construir los puentes que sean necesarios para no obstruir el libre curso de las aguas. — Si los terrenos ó propiedades fuesen de naturaleza que no puedan ser vendidos, la empresa se obligará á pagar al dueño directo el cánon establecido por las leyes. Podrá tomarse del camino carretero toda la parte que fuese necesaria para el ferrocarril; pero sin perjuicio de dejarlo libre, ó con la extension suficiente para el tráfico. — La empresa quedará investida en esta obra de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno para la construccion de obras públicas; entendiéndose que dichos privilegios son relativos á las penas en que incurren los que dañaren ó perjudicaren la propiedad del camino.

Art. 4º Además de todo lo estipulado en el artículo anterior, el Gobierno se obligará á proporcionar gratuitamente á la empresa el terreno ó sitio para el término del camino en ambos extremos, es decir: en Lima gratuitamente, aun cuando tenga el Gobierno para esto que comprarlo de particulares y pagar su valor:—en el Callao tambien gratuitamente, siendo el término en el muelle ó en otro punto que pertenezca al Estado; pero si fuese de propiedad particular el terreno del Callao, la empresa lo comprará á justa tasacion.

Dichos terrenos para ambos extremos serán de suficiente capacidad, á juicio de la empresa, para las oficinas, depósitos de los carros, útiles, giro de los trenes que entran ó salen, almacenes para el depósito de las especies y demas del movimiento diario.

Art. 5º La empresa principiará la obra del camino á los doce meses de aprobado este contrato, por ser necesario este tiempo para hacer venir de Europa el ingeniero que levante los planos, y para trasportar los materiales necesarios. — Se obliga tambien la empresa á concluir y poner expedito el camino en el término de tres años contados desde el dia en que reciba nuestro agente en Inglaterra la noticia del supremo decreto, aprobatorio de este contrato, con el cual irán las órdenes para el acopio y remesa de los materiales. — Los plazos señalados se entienden salvando nosotros los casos fortuitos de guerra, epidemia ó fuerza

(*) La fijacion de este dia hecha por el Gobierno, siendo Ministro el señor Garcia y Garcia, ha sido disputada palmo á palmo por la empresa, como se verá cuando lleguemos al año 76.

mayor, igualmente que por imposibilidad, error, ó fallecimiento del ingeniero, naufragio del buque ó buques que traigan los materiales del camino, ó guerra de potencias marítimas, etc., etc.

Art. 6º La empresa se compromete á que los pasajeros de primera clase no pagarán mas que cuatro reales, y los de segunda clase dos reales.

Art. 7º La tarifa de trasporte no excederá los precios establecidos en el dia, siendo siempre el interés de la empresa reducirlos lo mas posible por el aumento del tráfico. Pero no obstante, para evitar toda interpretacion se estipula: que el máximun que podrá cobrarse por una tonelada de peso, calculada por ochenta arrobas, ó por una tonelada de medida de cuarenta piés cúbicos, será el de cuatro pesos cuatro reales. Bajo este concepto, los empresarios presentarán al Supremo Gobierno la tarifa general para su aprobacion, sin que pueda en ningun caso subir la base prefijada por toneladas sino únicamente en las mercaderías que requieren seguro ó responsabilidad por su trasporte, como licores, dinero, etc., y que por consiguiente deberán pagar mayor precio que el de peso ó volúmen, y teniendo en consideracion otras que, por el contrario, siendo de poco valor, como la leña, carbon, trigo, etc., deben pagar menos; quedando todas sujetas en la tarifa, por punto general, á no subir de los precios que pagan en el dia.

Art. 8º Inmediatamente que los empresarios hagan levantar los planos del camino, los someterán á la aprobacion del Supremo Gobierno, para que facilite el terreno que le pertenezca y ordene la venta de los particulares, conforme á lo estipulado en los artículos 3 y 4, obligándolos á verificarla con la brevedad que requiere la obra, no siendo de la responsabilidad de la empresa el retardo que se ocasione por tal causa.

Art. 9º No obstante los precios designados para pasajeros en el artículo 6, la empresa es libre en tener carros de lujo, para agregar á los trenes en servicio de las personas y comitivas que quieran alquilarlos por separado á un precio mayor, pero fijo, que designará la misma empresa.

Art. 10. Cuando el Supremo Gobierno resuelva que se traslade á esta capital la aduana principal del Callao, tomará las medidas convenientes para que se construya el edificio, y serán preferidos los empresarios del ferrocarril por el tanto que otro propusiere hacer la obra. Y teniendo efecto hicha traslacion, los bultos que hayan venido por el camino de fierro á los almacenes de la aduana principal de Lima, y se despachen en ella para el consumo de la poblacion y bahia del Callao, como tambien los de reembarco, serán libres del flete de conduccion en su regreso al puerto.

Art. 11. La traslacion de bultos del muelle ó del lugar de la aduana del Callao en que se despachen, á los carros del ferrocarril, y su extraccion de los carros á los patios de la aduana, cuando venga esta á Lima, se hará de cuenta de la empresa, la que deberá hacer ramificaciones desde el *terminus* en Lima hasta los almacenes de aduana, lo mismo que del *terminus* en el Callao hasta el punto en que se reciba allí la carga, si acaso esta ramificacion se cree conveniente. Entre tanto se odoptará el modo que parezca mejor para facilitar las operaciones del camino, fijándose sin embargo el principio, adoptado en todos los ferrocarriles, de que la empresa no admite otra obligacion por los precios de su tarifa que la de recibir y descargar las personas y cosas en las estaciones ó *terminus* del camino, con la única excepcion especificada de la carga que entregue y reciba de la aduana, la que será trasportada á casa de los interesados mientras se traslada la aduana á esta capital, pues cuando

se verifique, cesará su obligacion con hacer la entrega en dicha aduana, exceptuando el trigo, la sal, carbon, leña, azúcar, arroz, jabon y tabaco del país, que continuarán trasportándose á casa de los interesados.

Art. 12. La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas ni por las cosas; pero si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persona, será responsable del daño el empleado ó empleados que lo causen, conforme á las leyes. Del mismo modo las pérdidas ó robos que puedan ocurrir en el camino de fierro ó estaciones por culpa de sus empleados, serán de cargo de la empresa.

Art. 13. Las tropas que el Gobierno quisiere trasportar de un punto á otro de la línea de la empresa, serán conducidas *gratis*, del mismo modo que la correspondencia oficial; pero la carga del Estado pagará segun tarifa mitad del precio.

Art. 14. El Gobierno prestará á la empresa la mas ámplia proteccion y mandará franquear el auxilio de la policía en los casos que aquella lo demandare, quedando obligado á indemnizacion en caso de que por falta de auxilios sufrieren los intereses de la empresa.

Art. 15. Del mismo modo queda comprometido el Gobierno á proporcionar á la empresa doscientos ó trescientos presidiarios para emplearlos en los trabajos de construccion, á los que abonará dicha empresa tres reales diarios, y á la tropa que los custodie la gratificacion de un real diario por plaza.

Art. 16. Los materiales, carruajes, máquinas, combustible y en general todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferrocarril, y el dinero que se envie para la compra de ellos, serán libres de derecho á su importacion y exportacion durante la propiedad del camino.

Art. 17. El camino, los edificios que le pertenezcan, el capital y renta de la compañía, estarán excentos de toda contribucion ordinaria y extraordinaria.

Art. 18. Los empleados de la empresa y los peones ocupados en el servicio del camino, tambien estarán exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

Art. 19. En el caso inesperado de que se interrumpiese á la empresa el curso de sus trabajos, ó se le causasen daños, por ocurrencias políticas ú otras, que ataquen la propiedad del camino, será responsable el tesoro público, conforme á las leyes, á la indemnizacion de los daños y perjuicios que sufriere por esta causa la empresa, y el Gobierno á pagar al contado los desembolsos y gastos hechos en la obra, con mas el interés de 1 % mensual, todo en dinero, hasta que se verifique el reintegro; y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra del ferrocarril, aumentándose en el primer caso, el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable á la indemnizacion en los términos expresados antes; pero en uno y otro caso, probará la empresa con arreglo á derecho los perjuicios que hubiere sufrido.

Art. 20. En el caso de que por algun accidente se suspendiese la marcha de los trenes del ferrocarril, entónces la empresa quedará obligada á conducir los bultos del Callao á esta capital ó vice-versa, en carros ó de otro modo hasta que el camino se ponga expedito, cuya obligacion contrae la empresa con la aduana bajo la seguridad de que esta entregará al ferrocarril toda la carga en los puntos designados en el artículo 11, sin exigir la empresa en dicho caso mas precio que el señalado en el art. 7.

Art. 21. La empresa tendrá derecho á establecer ramificaciones

del ferrocarril en la extension de su línea.

Art. 22. Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa, se decidirán por los jueces establecidos por la ley.

Art. 23. Los empresarios darán fianza por la cantidad de veinte mil pesos en dinero, cuya cantidad pagarán al Estado en caso de no verificar la obra en el plazo señalado.

Art. 24. El privilegio que se otorga deberá entenderse concedido á los recurrentes en representacion de la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, igualmente que á sus representantes legales, ó á las personas ó compañías á quienes sustituyan sus derechos en todos los casos que hubiese lugar y conforme con todas las cláusulas de este contrato.

Art. 25. Los empresarios se comprometen á ofrecer al público acciones en el ferrocarril, para que todas las personas del país que juzguen lucrativo este negocio puedan participar de sus ventajas; y señalar un plazo de sesenta dias, para que ocurran á suscribirse por acciones de quinientos pesos cada una, siendo obligados los accionistas á abonar la comision de 7½ % sobre el producto del camino á los empresarios, en compensacion del trabajo y responsabilidades que toman á su cargo en este negocio, y á sujetarse á los reglamentos que se establecerán y sancionarán por la mayoría de acciones; entendiéndose que la cantidad de quinientos pesos representa una accion, y que cada individuo tendrá tantos votos cuantas sean las acciones que tome. Igualmente los empresarios tendrán tantos votos cuantas sean las acciones que representen, de manera que si estos ponen el capital de cincuenta mil pesos, tendrán cien votos. Cumplido el plazo de los sesenta dias, quedarán en libertad dichos empresarios para admitir ó no accionistas.

Art. 26. Si á pesar de los esfuerzos de los empresarios, no fuese posible concluir enteramente el camino en el plazo señalado en el artículo 5º, el Gobierno viendo que la obra está en marcha, y estando con esto comprobado que el perjuicio de retardarse cede contra el interés de los empresarios, prorogará seis meses para que se concluya todo.

Art. 27. Siendo conveniente precaver la venta en el Callao de terrenos de propiedad nacional que puedan necesitarse para el *terminus* y tránsito del ferrocarril, los empresarios señalarán desde ahora los que á su juicio deben reservarse; y para el caso de que dichos terrenos no resultasen útiles al ferrocarril y que se haya negado la venta de ellos por la prevencion de los empresarios, se comprometen á comprarlos al precio á que actualmente se venden á cualquier particular, pagándolos como se practica hoy en billetes, evitando así el perjuicio de paralizar su venta.

Art. 28. Siendo necesario facilitar la colocacion de bultos del muelle á los carros del ferrocarril, por medio de las mismas cuadrillas destinadas actualmente á recibir la carga, se estipula, que en el caso de que el Gobierno tenga por conveniente sacar á remate el derecho de muelle y pescante, serán preferidos los empresarios en el remate por el tanto que otro ofrezca.

ADICION.—La ramificacion del *terminus* del camino de fierro en Lima hasta los almacenes de aduana, que se compromete la empresa á hacer, segun el artículo 11, es bajo el concepto de que la aduana se sitúe en la portada, pues se tiene en mira situar esta renta inmediata á la estacion del ferrocarril.

Fecha ut supra.—PEDRO SALMON.—PEDRO GONZALEZ DE CANDAMO.—JOSÉ VICENTE OYAGUE Y HERMANO.

Aprobacion.

Lima, á 6 de Diciembre de 1848.

Oido el Consejo de Ministros y el fiscal de la Corte Suprema, se aprueban los artículos, incluso el adicional, que contiene la minuta acordada en 4 del presente mes, del contrato del ferrocarril entre el administrador de la aduana D. Pedro Salmon, comisionado por el Gobierno, y los empresarios D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague y Hermano.

Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga que por la Tesorería departamental se otorgue la correspondiente escritura y se exija en calidad de depósito los veinte mil pesos con que, conforme al artículo 23 de la expresada minuta, se ha afianzado el contrato.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—DÁVILA.

Decreto contra los enemigos del ferrocarril.

Lima, á 22 de Diciembre de 1849.

Estando prohibido por las leyes cerrar ó embarazar los caminos públicos, ya sea que se hallen sirviendo ó ya en estado de apertura ó construccion; y habiéndose obligado el Gobierno por decreto de 6 de Diciembre de 1848 á proteger los trabajos que los recurrentes emprenderán sobre el camino del Callao para colocar el ferrocarril, se declara:—Que todo individuo que de cualquier modo moleste á los ingenieros y demas trabajadores, oponiéndose á los trabajos, quitando las señales ó destruyendo las obras, quedará obligado á reparar á su costa el daño que cause, sufrirá una multa pecuniaria á juicio de la policía, conforme á lo dispuesto por la ley 1ª, tít. 35, libro VII de la Novísima Recopilacion, y será sometido á juicio segun la gravedad del hecho; y 2º que tanto las autoridades de Lima como las del Callao, deben colocar sobre la línea del ferrocarril piquetes de policía que vigilen, y prestar á los agentes de la obra, con la prontitud conveniente, los auxilios que les pidan. Al efecto, comuníquese esta resolucion al prefecto de Lima y gobernador del Callao para que la hagan publicar por bando con el fin de que nadie alegue ignorancia.

Rúbrica de S. E.—MAR.

Producto del camino desde 5 de Abril de 1851 hasta 31 de Diciembre de 1856.

Años	Número de pasajes	Su importe	Carga	TOTAL
1851	296,940	100,773 7	3,652 6	104,426 5
1852	455,430	161,156 6	9,389 3	170,546 1
1853	577,550	192,507 6	20,615 4½	213,193 2½
1854	539,720	197,206 –	25,636 2	223,542 2
1855	688,530	229,507 2	41,197 6½	270,705 ½
1856	617,220	205,738 4	59,384 5	265,123 1
Totales	3.229,440	1.087,590 1	159,946 3	1.247,536 4

"El número de pasajes solo está puntualizado en los libros de la contabilidad de la empresa, que he tenido á la vista, en los años de 1851 y 1852. De 1853 para adelante los he calculado bajo de la misma base de su número en los primeros dos años.

"El desembolso líquido hecho por los empresarios hasta 31 de Enero de 1852 ha sido de $ 461,668 2½ reales. Desde 1º de Febrero de dicho año en adelante en que disminuyeron los gastos y aumentaron los productos del camino, quedaba ya sobrante ó producto líquido, de modo que á fin de 1856 subió á $ 497,721.

"De tan crecida utilidad resulta reembolsado con exceso el capital desembolsado para la obra, ademas de haberlo triplicado con la inversion de mayor suma del producto bruto del camino y otras utilidades del negocio en las obras de la empresa y en sus enseres y repuestos."

TOMAS DE VIVERO, (accionista del ferrocarril.)

El Comercio núm. 6,136, Miércoles 24 de Agosto de 1856.

Que se hagan las estaciones.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO.

Lima, Noviembre 15 de 1858.

Señores Empresarios del ferrocarril del Callao.

Hace mas de siete años que se abrió para el público el camino de fierro entre esta capital y el Callao, y en el tiempo trascurrido apenas se han empezado á fabricar en el área del términus en esta capital varias obras no concluidas hasta ahora, conservándose la mayor parte del terreno en escombros.

La empresa ha podido ocuparse de terminar las obras á que está obligada, tanto por refluir en su provecho, cuanto porque el público no está bien servido en el estado en que al presente se hallan y es cosa que demandan con exigencia el aseo y ornato de esa parte de la ciudad que recibe mejoras hechas por los vecinos, y es vergonzoso que la estacion del ferrocarril permanezca así, sin que haya razon que justifique este abandono, cuando los propietarios contribuyen á hermosear sus calles, refaccionando sus fundos.

Le será mas fácil á la empresa dar sus disposiciones para que se sirviera terminarlas, desde que cuenta con recursos, materiales y el auxilio de operarios que gozan de la garantía que les concede el artículo 18 de la contrata celebrada con el Gobierno.

La prefectura espera que dentro de un término prudente y moderado, se dé principio á las mejoras que demanda el servicio público, segun lo indica anteriormente, aprovechando de la estacion actual que es la mas aparente para llevarlas prontamente á su término. — Dios guarde á US. — NICOLAS FREYRE.

Motin contra el camino.

SUBPREFECTURA É INTENDENCIA DE POLICÍA.

Lima, Diciembre 23 de 1858.

Señor Prefecto.

De tres á cuatro de la tarde del dia de ayer, en circunstancias de retirarse de la estacion del ferrocarril el batallon Paucarpata, fué avisado de que una parte de la plebe instigadora de los sucesos del Callao y que se habia conducido á esta capital con el exclusivo objeto de incendiar las ventanas y puertas de madera que habian sido conducidas momentos antes por el tren para trasladarlas á la estacion del pueblo de Chorrillos, consiguieron su objeto aplicando á la madera aguarrás y otros ingredientes inflamables, con lo cual pusieron en conflagracion el combustible depositado en tres carretas; cuyo aviso se me dió por los dependientes de la empresa.

En el acto me constituí en ese lugar en union del señor prefec-

to del departamento, conduciendo con una fuerza del regimiento gendarmes de infantería las bombas de apagar incendios, á fin de cortar del modo posible el progreso del fuego que con bastante actividad preparaba una desgracia mayor de lo que se proponian los trastornadores del órden público; á evitar este lance fatal se plegaron algunas personas decentes de la capital, favoreciéndonos con su cooperacion, entre las cuales se ha distinguido lo bastante el señor Pomaroux; pero sin embargo de todos los esfuerzos y precauciones que se tomaron, no fué posible contener el fuego hasta que quedaron convertidos en cenizas los útiles referidos y las carretas que los conducian.

A pesar de que una parte de la plebe se apoderó tambien de la toma que conduce el agua para la estacion, se tomaron las medidas oportunas para que continuase su curso; pero armados los amotinados de piedras y armas de diversas especies para impedir que penetrásemos con las bombas al sitio del incendio, en medio de este riesgo, sin ofenderlos se pudo lograr el objeto que nos proponiamos, auxiliados por las eficaces y prontas disposiciones del señor General Ministro de la Guerra, que se constituyó en la estacion y á quien intentaron rechazar á pedradas.

De regreso al cuartel las bombas, terminado ya el incendio, prosiguió el pueblo atumultuado en la plazuela de San Juan de Dios y sus alrededores, haciendo tiros á bala cada instante á la fuerza de gendarmería que existia allí con el objeto de sostener el órden y tranquilidad, y de cuyas resultas han sido muertos tres gendarmes y un paisano cuyo nombre se ignora, diez soldados heridos y el señor Diputado de Moquegua, señor coronel senador José Joaquin Inclan tambien herido de una pedrada en la cabeza.

El objeto preferente de la plebe en estas circunstancias, como siempre sucede, ha sido el de robar, lo cual se ha podido evitar en su mayor parte por la actividad y celo de la gendarmería que ha acudido oportunamente á frustrar sus temerarias intenciones, aunque en la tienda de Bar, calle de Espaderos, rompieron una luna grande del mamparon y en la de Herouard lograron sacar una que otra arma blanca, practicando igual violencia, sin que tenga noticia de que hayan pasado mas adelante los preparativos de robo que puso en práctica la plebe.

Debo hacer presente á US. que en esta ocasion, como en todas las veces que se trata de la conservacion del órden público, los cuerpos de gendarmería han cumplido con su deber, conducidos por sus activos jefes y oficiales, acreditando en el fragor de las balas y piedras que se les disparaban por la plebe, su imperturbable serenidad y ejemplar moral, consintiendo en ser acribillados por los proyectiles con que se les ofendia por una plebe desenfrenada, que mas tarde se arrepentirá de sus extravíos, que hacer uso de sus armas en un lance que hubiera comprometido la existencia del pueblo inerme que se hallaba de espectador y aun cooperaba con su ejemplo á evitar las desgracias que hubieran sido su resultado. — Dios guarde á US. — JUAN CRISÓSTOMO MENDOZA.

El Gobierno adopta medidas contra el motin.

EL LIBERTADOR RAMON CASTILLA,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA ETC.

Debiendo continuar el desembarque de las puertas y ventanas y demas especies llegadas al Callao para el servicio de las estaciones de la villa de Chorrillos, de esta capital y el Callao, tomándose todas las medidas de seguridad para evitar la repeticion de los desórdenes y atentados cometidos en los dias 21, 22 y 23 del próximo pasado, bajo el pretexto de impedir la

introduccion de las indicadas obras, y considerando que en dichos desórdenes han tomado parte no solo algunos artesanos nacionales y extranjeros, sino tambien otros nacionales y extranjeros que no son artesanos, pero sí perturbadores consuetudinarios de la quietud pública; que es necesario proceder contra estos, con la severidad indispensable hasta escarmentarlos y hacerlos retraer de sus proyectos criminales;

Decreto:

Art. 1º Las autoridades políticas y militares de esta capital y del Callao emplearán las fuerzas de gendarmería y del ejército para cuidar no solo de que se haga el desembarque con seguridad, sino para repeler por medio de ellas todo ataque que se intentare ó hiciere para impedirlo ó destruir las especies que se desembarquen.

Art. 2º En los trenes marchará constantemente una escolta que impedirá, con arreglo á las órdenes que reciba, los ataques contra los maquinistas; que se procure hacer parar el convoy ó entorpecer su curso, poniendo obstáculos en los rieles ó quitándolos.

Art. 3º Toda la línea del ferrocarril será, sin perjuicio de esto, custodiada por otra escolta de las fuerzas de esta plaza y la del Callao, que cuidará especialmente de impedir que se haga el menor daño en ella, ni en la del telégrafo eléctrico, ni en las oficinas del gas, aprehendiendo de grado ó por fuerza á los que lo intentaren, para que sean juzgados y castigados conforme á las leyes.

Art. 4º Luego que lleguen á esta capital los artículos indicados, se depositarán en las estaciones á que están destinados y serán custodiados por fuerzas suficientes. En el caso de que se intente de cualquier modo destruirlos, lo impedirán estas fuerzas con arreglo á las instrucciones que se les comunicarán.

Art. 5º Habiéndose notado en las asonadas del 21, 22 y 23 del próximo pasado Diciembre, que se ha hecho fuego desde algunas azoteas, balcones, casas y tiendas, se previene que los que habiten estos lugares, serán responsables de los daños que desde ellos se causen y puestos á disposicion del respectivo juez, sin que pueda reclamarse por los perjuicios que en tal caso se ocasionaren por las fuerzas y armas nacionales.

Art. 6º Los vecinos quedan no obstante, obligados á prestar el auxilio que se les pidiere por parte de las autoridades y á franquearles sus habitaciones cuando se necesitaren, en cuyo único caso podrán reclamar los daños que este servicio pudiera acarrearles.

Art. 7º Para que algunos vecinos pacíficos no se expongan á sufrir las consecuencias funestas que podrían resultar del empleo de la fuerza en caso de que se repitieran, lo que no se espera, las graves y verdaderas faltas de los citados dias; se les prohibe acercarse ó pararse en el lugar del tumulto; en la inteligencia de que los que así lo hicieren, no tendrán derecho para quejarse ni reclamar de las desgracias á que imprudentemente se lanzan. Se prohibe igualmente que esten abiertas las puertas de los hoteles, conventos, casas y cualesquiera otros lugares en donde pudieran refugiarse los motinistas ó parapetarse para ofender y causar daños. Los que los amparen y protejan, seran juzgados y castigados como encubridores de su crímen.

Art. 8º En toda la extension de ferrocarril, del telégrafo y de la estaciones de estas empresas y de gas, no se permitirá ninguna reunion que pase de seis hombres, persona armada en puerta algun Los que contravinieren á esta prohibicion serán considerados con cómplices del delito de rebelion sometidos tambien á juicio.

Los Ministros de Gobierno, Culto y Obras Públicas, y de Guerra

Marina, quedan encargados del cumplimiento de este decreto, haciéndolo imprimir, publicar y circular.

Dado en Lima á 5 de Febrero de 1859. — Firmado — RAMON CASTILLA — MANUEL MORALES — MIGUEL SAN ROMAN.

Camino de tablas del Callao.

Lima, Enero 17 de 1860.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que el camino de tablas que se propone establecer el recurrente, no se opone á los derechos adquiridos por la empresa del ferrocarril, y puede ser de utilidad para el comercio; se permite á D. Gerardo Garland el establecimiento de un camino de madera entre Lima y el Callao, bajo las condiciones siguientes:

1ª El camino público actual entre dichas ciudades quedará expedito, debiendo tener en toda su longitud el ancho de veinte varas, con excepcion de la alameda hasta el óvalo inclusive, que permanecerá en su actual estado.

2ª Si despues del segundo óvalo y dejando libre el espacio que debe tener el camino público, segun la condicion anterior, quedasen á los costados de este, terrenos pertenecientes al Estado, el Gobierno cederá de estos terrenos los veinte y cinco piés que se piden para el camino de tabla.

3ª Será libre de todo derecho la introduccion de las máquinas, materiales y útiles que se necesiten para la obra, hasta que se ponga en planta el camino proyectado.

4ª En remuneracion de estas concesiones, la empresa permitirá á la tropa el libre tránsito por el camino, siempre que no haga uso de los carros, y cuando los ocupe, solo se abonará por el Estado la mitad del valor del pasaje que se establezca, de cuya rebaja participarán tambien los empleados en comision del servicio y conductores de correos.

5ª La empresa presentará al Gobierno la tarifa de pasajes y trasportes, para que sea aprobada antes que el camino se ponga en servicio; debiendo renovarse cada año dicha tarifa en vista del proyecto que, con este objeto, someterá la misma empresa á la aprobacion del Gobierno.

6ª Se concede á la empresa privilegio exclusivo por el término de veinticinco años, contados desde la plantificacion, sin facultad de trasferirlo á persona alguna, pues en tal caso, quedará sin efecto ó cesará el privilegio.

7ª Vencido el término del privilegio, el Gobierno podrá tomar de su cuenta el camino, si lo creyere conveniente, mediante un convenio con la empresa.

8ª Si dentro del término de dos años no está principiada la obra del camino y terminada en cuatro, desde la publicacion de este decreto, quedará de ningun valor ni efecto el privilegio.

9ª En las cuestiones que pueden suscitarse entre la empresa y el Gobierno ó los particulares, aquella no podrá emplear otros medios para reclamar justicia y defender sus derechos, que los que las leyes del pais permiten á los peruanos.

Expídase la patente respectiva y publíquese. — Rúbrica de S. E. el Vicepresidente. — MELGAR.

Habitaciones en la estacion.

En vista de una solicitud de los empresarios del ferrocarril entre Lima y el Callao, para que se les permita construir habitaciones altas y bajas en la parte exterior del local que sirve de términus en esta capital; S. E. el Presidente se ha servido resolver lo siguiente:

Lima, Octubre 16 de 1860.

Teniendo en consideracion, que la fábrica quo se propone hacer la empresa del ferrocarril de Lima al Callao en la parte exterior del local que sirve de terminus en esta

capital, no se opone á los usos á que está destinado ese local por el artículo 3º de la contrata, y que dicha fábrica servirá de ornato á la poblacion y quedará á beneficio del Estado, como los demas útiles y enseres de la empresa, cuando se venza el término de noventa y nueve años que debe durar la concesion de que disfruta; de conformidad con lo expuesto por el prefecto del departamento, y opinado por el Ministerio fiscal, se permite á los empresarios del ferrocarril, fabricar habitaciones en la parte exterior del mencionado local, sin que esta fábrica perjudique al objeto á que está destinado. — Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —MORALES.

Cerca del camino.

Lima, Enero 11 *de* 1861.

Señor D. Pedro Candamo.

Las frecuentes desgracias que se han experimentado y las mayores que puedan sufrirse en la marcha de los trenes, por los obstáculos que á cada instante se presentan en la via, hacen indispensable y muy urgente la precaucion de cercar el camino. No ha debido, pues, la empresa demorar por mas tiempo esta medida que es indispensable adoptar, para la seguridad de los pasajeros; y S. E. me ordena prevenir á U., como empresario de ambas líneas, que dentro de un breve término, las haga cercar, de manera que no se destruya el cerco con facilidad por las bestias, como ha sucedido en otras ocasiones. — Dios guarde á U. — MANUEL MORALES.

Se manda reconocer el camino.

Lima, Enero 16 *de* 1861.

Señor Director de Obras Públicas.

Notándose en la marcha de los trenes, en ambas líneas del ferrocarril, un movimiento desigual, que manifiesta la desnivelacion que ha sufrido el terreno; S. E. el Presidente dispone que nombre US. un ingeniero de Estado, para que practique sin demora un reconocimiento de dichas líneas, é informe por conducto de US, sobre el estado en que se hallan.

Lo que comunico á US. para su cumplimiento.—Dios guarde á US. — MANUEL MORALES.

Mas sobre habitaciones en el ferrocarril.

Lima, Setiembre 16 *de* 1861.

En un expediente promovido por D. Tomás Vivero, como accionista del ferrocarril de Lima al Callao, pidiendo la reconsideracion del decreto de 16 de Octubre de 1860, en que se concede á los empresarios que construyan habitaciones al rededor del términus de San Juan de Dios; S. E. el Presidente se ha servido resolver lo que sigue:

Lima, Setiembre 16 *de* 1861.

Virto de nuevo este expediente, con lo expuesto en los anteriores informes, y teniendo en consideracion: que el Gobierno, por el artículo 4º de la contrata celebrada con la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, se obligó á proporcionar á esta gratuitamente el terreno necesario para términus en esta capital: que en cumplimiento de esta obligacion le adjudicó el local del convento supreso de San Juan de Dios, que se creyó el mas aparente para el objeto: que aunque la parte de este mismo local, en la que la empresa se propone fabricar habitaciones para el público, estaba destinada á depósito de bestias, carros y artículos toscos, ha arrendado con este fin otro local menos central, cuya medida en nada perjudica al buen servicio del ferrocarril: que la fábrica que pretende hacer la misma empresa en la parte exterior del local que sirve de términus, léjos de ser perjudicial á la nacion, va á proporcionar al público habitaciones cómodas y á servir de ornato á la capital, que-

dando á beneficio del Estado cuando se cumpla el término de noventa y nueve años que debe durar la propiedad de los empresarios, conforme al artículo 2º de la contrata; llévese á debido efecto lo resuelto en 16 de Octubre del año próximo pasado.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Pasaje de los empleados del Gobierno.

Lima, Abril 21 de 1863.

Vista la representacion que han hecho los empresarios de los ferrocarriles, con el objeto de que se determine quiénes son las personas á las cuales deba darse pasaje gratis, cuáles las autoridades que expedirán papeletas para esos pasajes, y cuál el órden que ha de observarse para la admision de los trenes, y considerando: que segun el artículo 13 del contrato aprobado por el Gobierno en 6 de Diciembre de 848, para la construccion del ferrocarril del Callao, las tropas que se trasporten de uno á otro punto de la línea, del mismo modo que la correspondencia oficial, deban trasladarse gratis por la empresa: que segun el artículo 9 del aprobado en 22 de Noviembre de 1856 para el de Chorrillos, la empresa debe trasportar del mismo modo la correspondencia pública y las tropas en servicio del Gobierno: que siendo expresas estas condiciones, no puede exirgirse pago de pasaje por los generales, jefes, oficiales y soldados, como tampoco por los cirujanos, capellanes y demas individuos del ejército y armada, por estar todos comprendidos en la palabra génerica de tropas, ni retribucion alguna por la correspondencia pública ni sus conductores: que por resolucion suprema de 2 de Julio de 1861, se hizo extensiva tal concesion á los presidiarios que se remiten por las autoridades de esta capital al Callao y Chorrillos, ó de aquellos puntos á esta ciudad; se resuelve:

1º Que conforme á las contratas vigentes ya citadas, los generales, jefes y oficiales, cirujanos y capellanes, soldados y demas individuos pertenecientes á la fuerza pública, lo mismo que los presidiarios y los conductores de la correspondencia oficial, tengan pasajes gratis en los trenes de ambas líneas, cuando se trasladen de un punto á otro en comision del servicio.

2º Que para acreditar el derecho al pasaje gratis, los prefectos de Lima ó el Callao, expedirán papeletas impresas, individuales ó colectivas, firmadas por ellos mismos y con el sello de las respectivas oficinas; cada una de las cuales solo podrá servir para un viaje de ida y regreso en el mismo dia, prohibiéndose que se extienda una misma papeleta para muchos viajes.

3º Que cuando en los puntos intermedios haya tropas acantonadas, cuidarán los prefectos de proveer á los jefes que la mandan, del número de papeletas que puedan necesitar para el trasporte de los individuos que hagan viajar en objetos del servicio.

4º Que los que obtengan papeletas las presentarán á la boletería de la respectiva estacion, para cambiarlas por los boletos de pasaje correspondientes á las papeletas; entendiéndose que con excepcion de los individuos de tropa, conductores de correspondencia pública y presidiarios, que ocuparán carruajes de segunda clase, á todos los demas se les dará pasaje de primera.

5º Que la empresa no admitirá á ninguna persona que se presente reclamando pasaje gratis, sin la respectiva papeleta.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora.

En vista de una nota del Director de Obras Públicas y del informe del ingeniero encargado de

examinar mensualmente el material volante de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos; S. E. ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Mayo 12 *de* 1863.

En atencion á lo que exponen el Director de Obras Públicas y el ingeniero encargado de examinar el material volante de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, se prohibe en lo absoluto, tanto en una como en otra línea, que el *ténder* pueda colocarse delante de la locomotora, debiendo el prefecto del departamento, á quien se pasará este expediente, dictar de su parte las providencias necesarias para que tenga efecto esta prohibicion.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —FREYRE.

Reconocimiento de la línea del Callao.

Callao, Marzo 26 *de* 1866.

Señor Secretario de Estado en el despacho de Gobierno.

Habiendo reconocido el ingeniero del Estado D. Gerrit S. Backus la via férrea, máquinas, coches y demas útiles que los empresarios del ferrocarril tienen á su disposicion para el servicio del público, da cuenta de su comision por medio de un circunstanciado informe que adjunto á la presente, para que US., en vista de dicho documento, se sirva resolver lo que crea mas conveniente.

Dios guarde á US.—S. S.—RAMON VARGAS MACHUCA.

Telégrafo de soga.

Lima, á 31 *Marzo de* 1866.

Publíquese con el informe á que se refiere este oficio, y contéstese al prefecto del Callao, previniéndole que el ingeniero Backus debe continuar ejerciendo, respecto al ferrocarril del Callao, las atribuciones que se le encomendaron en la nota de 17 del corriente y exigir que la empresa establezca lo mas pronto posible el medio de comunicacion que se propone en el informe, entre los conductores de los trenes y los maquinistas, mientras el Gobierno dicta el Reglamento á que deben sujetarse todos los caminos de hierro de la República. —QUIMPER.

Disposiciones reglamentarias.

Lima, Marzo 17 *de* 1866.

Señor Prefecto de la provincia constitucional del Callao.

Mientras el Gobierno se ocupa de hacer los estudios necesarios para la formacion de una ordenanza que reglamente la explotacion de todos los caminos de hierro de la República, sírvase US. disponer que la empresa del ferrocarril de ese puerto, cumpla rigorosamente las siguientes reglas, que la sola razon aconseja, y que en la condicion excepcional de ese camino no han debido olvidar nunca sus explotadores.

1ª Colocar conductores y guardafrenos en todos los coches y carros de cada convoy y muy especialmente en los primeros y los últimos.

2ª Establecer entre los conductores y el maquinista, un medio de comunicacion instantánea para que puedan dar á este último la voz de alarma en los peligros.

3ª Colocar permanentemente en toda la extension de la línea, y á la distancia conveniente, empleados que vigilen el camino y que anuncien, por medio de señales diurnas y nocturnas, cualquiera ocurrencia que pudiese originar un accidente.

4ª Establecer en el paradero de Bellavista un cambio de via con el objeto de mantener el convoy fuera de la línea de circular durante su lijera permanencia en ese punto, y evitar, de este modo, el riesgo de una colision con otro convoy que hubiese salido posteriormente.

5ª No permitir que un convoy parta de la estacion antes de que

haya pasado, desde la salida de otro tren anterior, el tiempo conveniente, segun sean las paradas que este tenga necesidad de hacer en el camino.

6ª Imponer á los vigilantes de cada paradero la obligacion de comunicar á todo tren ó máquina aislada que venga á distancia de 500 metros cuando menos, la detencion deliberada ó accidental de otro convoy ó máquina precedente; dando ese aviso al vigilante inmediato, si las curvaturas del camino no les permitiesen entenderse con el maquinista directamente.

7ª Llevar una hoja del estado de servicio de cada locomotora, en que se registre la fecha en que ha comenzado á prestarlo, el trabajo que ha hecho, las reparaciones que ha recibido y el informe dado por el ingeniero, acerca de su buena aptitud para funcionar.

8ª No hacer funcionar las máquinas ni volverlas al tráfico despues de su refaccion, sin que primero hayan sido examinadas y probadas, y sin que conste que se pueden mover y detener á voluntad del maquinista y á satisfaccion del ingeniero.

9ª No destinar al manejo de las locomotoras sino á maquinistas que presenten certificados formales de que tal es su profesion, que hayan dado pruebas satisfactorias de completa suficiencia y que sean capaces de detener una máquina con la oportunidad que el caso requiera.

10. Imponer al maquinista y á los conductores, respectivamente, la obligacion de á segurarse antes de la partida del tren, si todas las partes de la locomotoras y de los vehículos se hallan en buen estado, y si el freno del ténder funciona eficazmente.

11. Exigir que todo maquinista fije constantemente su atencion sobre el estado de la via, que detenga ó retarde su máquina cuando notare cualquier obstáculo, y que modere su velocidad y haga sonar el silbato al acercarse á una estacion ó un paradero, desde quinientos metros á lo menos.

12. Alumbrar los trenes interior y exteriormente durante la noche.

13. No colocar carros de carga en el convoy de pasajeros, los cuales deben conducirse en trenes separados que, cuando mas, llevarán un carro destinado para los equipajes.

14. Disponer que las cadenas de enganche de todos los vehículos, se encuentren colocadas en la misma altura ó nivel para evitar los peligros que resulten de mezclar en un mismo convoy coches y carros, que segun su diversa construccion ó configuracion tienen colocadas dichas cadenas á diversas alturas.

15. Prescribir á los maquinistas la velocidad fija que deben dar á los trenes, y el tiempo que deben emplear en recorrer cada milla; haciéndolos responsables de cualquier retardo ó aumento de velocidad que recibiese el convoy, para dificultar de ese modo la posibilidad de una colision.

Siendo necesario, ademas, que el Gobierno tenga un informe exacto y minucioso del estado en que se encuentra el ferrocarril del Callao, para poder dictar las medidas que crea convenientes, sírvase US. disponer, asimismo, que el ingeniero Gerrit Backus, proceda á verificar, en el dia, una inspeccion de dicho camino y á informar detenidamente sobre el estado de la línea, sobre el del servicio de las máquinas, coches y carros, sobre la aptitud de los maquinistas que sirven actualmente, y sobre las reformas, reparaciones ó mejoras que el buen servicio público hace indispensables, previniendo á la empresa que entretanto no podrá funcionar ninguna locomotora, sin que el referido ingeniero Backus, dé semanalmente un certificado de hallarse expedita para el servicio.

Espero que comprendiendo US. la importancia de estas prevencio-

nes, se apresurará á cumplirlas de una manera satisfactoria.

Dios guarde á US. — J. M. QUIMPER.

Informe del ingeniero.

Lima, Marzo 25 de 1866.

Señor General Prefecto de la Provincia Constitucional del Callao.

Conforme con la órden de US. de 20 del que rige, procedí á examinar el ferrocarril entre Lima y el Callao. Tambien examiné la factoría, hasta donde prácticamente se puede hacer, con respecto á las máquinas que actualmente están en uso. Ademas me he puesto en contacto con los maquinistas y he visto sus cartas de recomendacion, y con todo el respeto debido expongo lo siguiente:

EL FERROCARRIL.

He pasado por la linea en un carro de mano, examinando cada coyuntura, es decir, donde se junta un riel con otro, y teniendo una buena vista de la línea conforme á su derechura y superficie, la he encontrado en un estado mejor de lo que esperaba. La línea está en buena condicion hasta que entra al Callao. Allí está un poco desnivelada y, aunque frecuentemente la componen, sin embargo continúa sin igualdad; debiéndose atribuir eso á las personas que viven cerca de la línea por tener la costumbre de botar siempre sus aguas súcias allí, es decir, entre los rieles, dando lugar con esto á que los durmientes falseen cuando el tren pasa sobre ellos y el camino se ablande en algunas partes y en otras no.

Este es un grave mal para la empresa, y la municipalidad debe intervenir en el asunto, porque mientras la gente continúe en aquella costumbre, sin embargo de ser corta la linea, es completa imposible de tener un buen servicio, aunque se empleen 30 trabajadores diarios en la composicion del camino.

LA FACTORÍA.

He examinado la factoría de la compañía y aunque no es por cierto de grandes proporciones, encontré en ella un gran número de operarios. Tomando en consideracion el número de máquinas que actualmente están en servicio, la nombrada "Surco" la mas poderosa y fuerte de todas, estaba casi concluida y despues ha tomado su lugar correspondiente en la línea. Esta máquina tiene un repuesto de tubos de bronce y se puede considerar como enteramente nueva. La otra máquina que se está componiendo es la "Oyague." A esta máquina le están poniendo un fogon de cobre nuevo, y un repuesto completo de tubos de bronce, como igualmente nuevos conductores, y dentro de dos semanas saldrá de la factoría como una máquina nueva. He notado mucha actividad en la factoría y fuí informado por el encargado que se trabajaba en ella dia y noche componiendo máquinas y carros, y que por el próximo vapor de Inglaterra esperaban los empresarios unos diez y seis mecánicos, herreros etc.

MAQUINISTAS.

Hay actualmente en la línea 4 maquinistas de primera clase, á juzgar por sus cartas de recomendacion y su experiencia anterior. He pasado el camino en varias y diferentes máquinas con dos de ellos y he visto que cuidan sus máquinas, teniendo al mismo tiempo cuidado por la seguridad del tren y de los pasajeros. Son todos formales, sóbrios é industriosos y sus nombres son John Nigley, E. I. Cole, A. Lomenille y W. Mun. Respecto al otro maquinista Sam que es el que se halla preso, lo he conocido desde hace cinco años, y he tenido mucha confianza en él, por ser muy formal y al mismo tiempo muy cuidadoso.

MAQUINAS.

Son ocho nominalmente, pero en

realidad solo hay seis en el camino para hacer el tráfico, pues las otras dos están siempre en la factoría componiéndose. Sus nombres son los siguientes:

"Surco" primera clase, en buen estado.

"Chorrillos" máquina vieja que ha sido mandada á la factoría á recibir un cambio de tubos.

"Lima" buena máquina y en buen estado.

"Callao" pequeña y en buen estado.

"Castilla" pequeña y necesita compostura.

"Miraflores" buena y regular.

"Ormano" chica y regular.

"Oyague" en la factoría, y á mas la compañía está esperando tres ó cuatro máquinas nuevas que fueron mandadas traer hace algunos meses.

Advierto que son del mismo tamaño de la "Surco" y entónces tendrán las suficientes máquinas para cumplir con regularidad sus compromisos.

Sé que muchas de las personas que viajan á pié ó á burro en la direccion del ferrocarril, acostumbran andar siempre dentro de los los rieles. Durante mi viaje en la carreta de manos hice salir del camino mas de cuarenta personas que invadian la línea á pié y á burro. Por este motivo soy de opinion que para consultar la seguridad de los viajeros y con el objeto de economizar gastos á la empresa, se imponga una multa de 20 soles, á toda persona que se encuentre andando, á pié ó montada, entre los rieles de la línea del ferrocarril, aplicándose la mitad á la policía y la otra mitad al denunciante; á cuyo efecto se deberia poner los respectivos avisos en partes notables del camino.

Los empleados de la compañía se quejan de que por las últimas órdenes expedidas por el Gobierno, en virtud de las cuales no se les permite colocar carros con carga en el tren de pasajeros, sufren mucho perjuicio, y no solo ellos sino los comerciantes y viajeros en general. Naturalmente la empresa trata de satisfacer al público y si los equipajes (con tantos trenes que tiene) no van al mismo tiempo que los pasajeros, estos se quejarán con justicia, principalmente en los dias de vapor, en que hay mas carga de la que se puede recibir. La única medida para remediar este mal, seria suprimir, siendo tan corto el tiempo que media entre la llegada y salida de los trenes, dos ó trenes de pasajeros y poner en su lugar trenes con carga.

Esta medida me parece muy conveniente cuando US. tome en consideracion los poderes mecánicos de que puede disponer la compañía en el momento; pero como el suprimir algunos ó cualquiera de los trenes de pasajeros, ocasionaria actualmente muchos inconvenientes al público, creo que se podria hacer un arreglo, permitiendo que el primer tren de la mañana del Callao (cuando va poca gente) llevase carga, permitiendo así á la empresa el salvar sus compromisos respecto á la carga. Cuando la compañía acabe sus líneas para pasajeros por la via de Magdalena (y estoy informado que están listos á pricipiarla de una vez) se concluirán todos estos tropiezos.

Durante esta investigacion he sido tratado con toda política y respeto por el director de la línea el señor Oswald Younghsband, quien me permitió libremente ver sus apuntes de artículos mandados traer á Inglaterra, para uso del camino y cuyas órdenes han recibido mi mejor aprobacion, pues, si ellas se llevan á cabo, las líneas férreas serán tan seguras como es posible.

La idea de comunicacion entre el conductor y el ingeniero ó maquinista, debe tambien adoptarse por medio de un cordel y campana que estarán siempre á la órden del ingeniero ó del conductor para detener el tren, por cualquie-

ra de los dos, cuando fuese preciso.

Tambien los empleados del ferrocarril me han facilitado en cuanto han podido, los informes que yo deseaba. Ademas diré á US. que la empresa acaba de recibir un aparato completo de telégrafo para su propio uso, que estará en operacion prontamente, evitando así que las demoras por algun accidente sean de larga duracion.

En cuanto á poner carros de igual tamaño ó nivel, no lo creo una cosa de gran consideracion, porque esta es la primera vez durante mi residencia de 5 años en el Perú que una desgracia semejante ha sucedido.—Sin embargo, considero que es mejor que los enganches de los carros estén nivelados y esto creo se remediará tan luego que lleguen los coches americanos que se han manda comprar. Mientras tanto se pueden poner todos los coches ingleses en la línea de Chorrillos ó vice-versa para que todas sean iguales.

El coche del Presidente es tambien necesario reformarlo, para que la coneccion sea mas arriba de lo que se acostumbra, lo cual seria un poco peligroso, porque entonces la fuerza del jalon, al partir el tren, tendria que sufrirla el carro, en lugar de la fundacion ó fondo del coche.

Lo cual pongo en conocimiento de US. conforme con lo ordenado.

Dios guarde á US.—GERRIT S. BACKUS, ingeniero de Estado.

Pasaje grátis.

Lima, Octubre 22 de 1866.

Habiendo solicitado D. Juan Mathison, director de la Compañía de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, que el Gobierno extinga el uso de las papeletas de pasaje que antes de ahora se han expedido por diversas autoridades y haga un arreglo con la empresa sobre las personas á quienes debe concederse dicho pasaje prátis, renunciando en nombre de la compañía á toda reclamacion por las papeletas antes expedidas; y hallándose el Gobierno en el deber de dictar una resolucion que evite en lo sucesivo cualquiera abuso;

Se resuelve:

1º Desde el 1º de Noviembre próximo, la Compañía de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, solo concederá pasaje grátis á las siguientes personas:

A S. E. el Presidente de la República y á los edecanes de Gobierno:

Los Secretarios de Estado y sus ayudantes:

El Inspector General del ejército y su ayudante:

El Comandante General de Marina y su ayudante:

El Director General de Marina y su ayudante:

Los Prefectos y Subprefectos de Lima y el Callao y sus ayudantes:

El Intendente de Chorrillos y su ayudante:

Un conductor de correspondencia por cada secretario:

Los jefes de los cuerpos del ejército, los ayudantes mayores, los capitanes cajeros y los habilitados:

Y los cuerpos del ejército ó fracciones de ellos, cuando marchen en formacion.

2º La empresa cuidará de suministrar las papeletas necesarias para el pasaje de las personas anteriormente designadas.

3º Queda libre el Estado de toda responsabilidad por el valor de los pasajes que la compañía haya proporcionado hasta la fecha, en virtud de órden ó papeletas expedidas por las autoridades de Lima, del Callao y de Chorrillos.

Póngase esta resolucion en conocimiento de la empresa y publíquese.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

Notificacion.

En Lima á las cinco de la tarde del dia veinticinco de Octubre de

mil ochocientos sesenta y seis; yo el oficial de partes de la Secretaria de Gobierno, puse en conocimiento de D. Juan Mathison el supremo decreto que antecede, y enterado de su contenido dijo: que aceptaba en todas sus partes las disposiciones contenidas en el anterior supremo decreto y que en cumplimiento de ellas entregaba sesenta y cinco papeletas para pasaje de las personas designadas por el Gobierno; debiendo ser este el máximum de pasajes que la empresa estaba obligada á conceder gratuitamente. — Y, en fé de lo cual y de que se ratificaba en la renuncia de que habla la parte expositiva de dicho decreto, firmaba la presente. — JUAN MATHISON, Director de los ferrocarriles. — P. el O. de P. — JUAN C. MONTEROLA.

Oposicion al camino de tablas.

Excmo. Señor.

Juan Mathison, Director y representante de la Empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, ante V. E. en la forma que mas haya lugar digo: Que en el periódico "El Nacional" del 27 del actual he visto publicado un decreto de V. E. relativo á la construccion de un camino entre esta capital y dicho puerto y las bases que V. E. ha fijado para que los proponentes á la construccion de dicho camino arreglen á ellas sus propuestas. Ni el decreto ni las bases habrian despertado mi atencion en guarda de los derechos de la Empresa que represento, si no hubiese advertido que en los artículos 2º, 3º, 9º, 10, 13, 15 y 16 de las bases mencionadas se refiere V. E. á la plantificacion de vias de sangre ó Trams, (*) que deben ser construidas á los lados del camino. Con tal motivo, como el establecimiento de vias de sangre ó Trams, es contrario al privilegio de cuyo goce está aun en posesion la empresa del ferrocarril, me veo en la imprescindible necesidad de ocurrir á V. E., representando á la justificacion de V. E. la violacion que se haria de ese privilegio, para que V. E. penetrándose de la incontestable justicia que asiste á mi poderdante, deje sin efecto las bases mencionadas en la parte referente á la construccion de Trams ó vias de sangre, disponiendo que estas no sean plantificadas hasta que no esté concluido el privilegio que menciono.

El Soberano Congreso por resolucion de Octubre de 1848, autorizó al Supremo Gobierno para la construccion de un *camino de fierro* entre Lima y el Callao. El Supremo Gobierno fundado en esta autorizacion y amaestrado por la experiencia que le habia hecho conocer, por concesiones acordadas anteriormente, que muchas de las propuestas para obras de esta especie no tienen mas fin que aspirar á obtener un privilegio para traficar con él, desechó por decreto de 26 del mismo año algunas ofertas que se le hicieron, invitando á los que quisieran emprender la obra bajo fianzas de su completa realizacion.

Entónces fué cuando los señores D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague, en cuyos derechos se ha subrogado la empresa por quien hablo, hicieron su propuesta de 28 de Noviembre. El Gobierno nombró para examinarla, discutirla y modificarla, conforme á las instrucciones especiales que al

---

(*) *Tram* no equivale á via de sangre, como aquí se dice. Significa carro para carbon, eje de carreta y uno de los rieles de un *tram-road* ó camino de Trams.

Ahora bien *tram-road* es un camino preparado para facilitar el tránsito de los carros, alisando la superficie del liston sobre el cual pasan las ruedas, ya sea esta de madera ó piedra ó papel comprimido ó jeve ó hierro, pero sin presuponer que deba ser lo último precisamente.

Dícese que esta palabra *tram* trae su orígen del nombre de Mr. *Outram*, rico minero de carbon en Newcastle, Inglaterra, que tenia *tram-roads*; pero lo mas probable es que venga del nombre del carro para carbon, llamado *tram*-NOAH WEBSTER. (Diccionario inglés.)

intento se le dieron, á un empleado de probidad é instruccion notorias, al administrador de la aduana del Callao D. Pedro Salmon.

Extendida el acta de 4 de Diciembre de 1848 que contiene las modificaciones exigidas por el Supremo Gobierno, oido el dictámen del señor fiscal de la Corte Suprema y erogados en Tesorería $ 20,000 de fianza, fué aprobada la propuesta de los señores Candamo y Oyague con aquellas modificaciones, y el contrato sobre plantificacion del ferrocarril entre esta capital y el puerto del Callao pasó solemnemente á ser una ley del Estado, quedando concebido el artículo 1º relativo al privilegio, en estos términos: "El Gobierno concederá á la empresa el privilegio exclusivo por el término de 25 años, de establecer un *camino ferrocarril* entre Lima y el Callao para el trasporte de pasajeros y mercaderías."

No en vano, Excmo. Señor, me he ocupado de hacer este relato y de trascribir literalmente la concesion del privilegio, aun existente, acordado á la empresa del ferrocarril, sino que aspirando á que V. E. se penetre de la verdad de las estipulaciones, he creido conveniente manifestar que el privilegio fué concedido, no para trasportar pasajeros y mercaderías con motores de sangre ó de vapor, sino para el establecimiento de un camino ferrocarril.

Preciso es detenerse en algunas consideraciones que arrojan vivísima luz sobre la presente reclamacion.

V. E. sabe muy bien que la mejora esencial alcanzada por los caminos de fierro sobre los anteriormente conocidos, no es otra que la de que presentando superficies tersas y solidez al movimiento de las ruedas, disminuyen el rosamiento y resisten menos á la fuerza empleada para mover los carros. V. E. recordará, porque este es un hecho histórico, que en los distritos mineros de Inglaterra, cuna de los ferrocarriles, se empleó primitivamente la madera en estas superficies y despues á mediados del siglo pasado se le sustituyó por el fierro, siendo el único motor que se les aplicaba el de sangre ó caballos. Solamente en 1825, casi un siglo despues, á consecuencia del perfeccionamiento en las máquinas de vapor por Jorge Stephenson, fueron definitivamente separados los caballos y reemplazados por dichas máquinas. Siendo pues este un hecho histórico, que en un camino de fierro los carros sean movidos por ingenios de vapor ó por caballos, son esencialmente una misma cosa, no difieren sino en el agente y en las velocidades, ó lo que es lo mismo, que el camino de sangre y los Trams, aunque sean los rieles de madera, no son sino un capítulo en la historia de los ferrocarriles: no son sino estos mismos mas ó menos mejor explotados.

No habiéndose designado especialmente en el artículo 1º del contrato, que los empresarios Candamo y Oyague empleasen el motor de máquinas de vapor, aquellos sin faltar á su compromiso pudieron haber empleado los caballos, no precisamente por el modo primitivo y barato con que eran empleados en las vias de sangre ó Trams, sino por medio de la máquina impulsora descubierta en Italia y ensayada con buen éxito en Inglaterra; pero no entrando en el propósito de los anteriores empresarios, ni menos en el de la empresa mi representada, ocurrir á las facilidades que sobre este particular deja el contrato, se han preferido las locomotivas de vapor que son el agente mas poderoso, pero tambien el mas costoso, porque ocasiona mucho gasto.

Mas no porque la empresa, consultando los intereses del público, que son los suyos propios, se haya decidido á servirse en su ferrocarril del motor mejor y mas costoso, puede por esto abandonar sus derechos, sin reclamar ante V. E. de

la violacion que se le hace, mandándose construir Trams ó caminos de sangre, bien se emplee en los rieles el fierro ó la madera.

Los Trams designados por esa palabra inglesa provincial, no son otra cosa que los rieles de fierro que se usan en los caminos construidos en los distritos mineros de Inglaterra. Se ha escogido esta palabra para distinguirlos de los Rail-wais, con cuyo nombre son designados los ferrocarriles públicos. De manera que bajo este aspecto es indudable que la construccion de Trams en la via carretera entre esta capital y el puerto del Callao, es la construccion de un camino ferrocarril, é importa barrenar el privilegio, aun existente, acordado á la empresa por quien hablo, porque no existirá tal privilegio desde que se ha permitido establecer otro camino de fierro, sin que basten á disfigurar la trasgresion que los carros sean tirados por motores de sangre ó de vapor, puesto que el privilegio consiste exclusivamente en la construccion de un camino ferrocarril.

Si los trams ó vias de sangre son plantificados con rieles de *madera*, no se habrá hecho otra cosa que disfrazar la trasgresion, empleando uno de los medios, aunque imperfectos, de plantificar un camino *ferro*-carril; esto es, se habrá adoptado uno de los diversos modos como aquel ha sido construido; pues ya antes he hecho palpar á V. E. que esos *madero*-carriles no han sido otra cosa, que una de las tantas trasformaciones que han sufrido en el trascurso de un siglo los *ferro*-carriles.

Y para que la persuasion llegue con toda fuerza y evidencia al ánimo de V. E., me permitiré hacerle presente que no es esta la primera vez en que se ha pretendido por algunos proponentes destrozar el privilegio concedido á la empresa mi representada. En época no muy lejana se intentó tambien la construccion de un madero-carril entre los puntos mencionados, y entónces la empresa del ferrocarril representó igualmente contra la propuesta, enunció poco mas menos las mismas razones que acabo de consignar, y logró que ante la justicia, la ley y la santidad de un pacto solemne, no tuviese efecto esa propuesta, pues desechada quedó en tentativa mal acogida y frustrada.

Hoy que imperan las mismas consideraciones, hoy que existe el mismo privilegio, hoy que V. E. conoce que el cumplimiento de un contrato es un deber, de que no puede excusarse un Gobierno como el de V. E., sin duda que no permitirá V. E. que subsistan unas bases que vienen á herir derechos legítimamente adquiridos y reconocidos por el mismo Gobierno del Perú.

Recrece la fuerza de todas estas razones, si V. E. se fija en algunas circunstancias especiales que no pasarán desapercibidas para V. E. Las concesiones acordadas con violacion de los derechos adquiridos por un tercero, con trasgresion de contratos solemnes, realizados mediante el empleo de ingentes capitales, son perjudiciales al público y á la nacion entera, porque nadie á vista de ellas, de un ejemplo semejante, querrá aventurarse de buena fé en empresas que requieren antes de todo la conviccion y realidad del profundo respeto á la propiedad y á la fé de los contratos. La actual empresa del ferrocarril ha desembolsado cerca de 5.000,000 de pesos, que es un fuerte capital en giro, y en ella han tomado acciones muchas personas de esta capital, confiando en la existencia del privilegio. Si hoy se le destruyese, se les aleccionaría para que en lo sucesivo no tuviesen fé en los pactos, porque podian ser quebrantados y rotos, á pesar de la claridad de las infracciones, y así se habria dado un golpe de muerte al espíritu de asociacion, y extinguídose el aliento para la formacion de empresas útiles, que tanto necesita el

país para desarrollar sus gérmenes de riqueza. A todo eso se agrega que esta construccion de vias de sangre ó *trams*, aparte de que no pueden ser hechas sin violacion del privilegio, son innecesarias.

Esperando de la rectitud del Supremo Gobierno la justa resolucion de este asunto,—

A V. E. suplico se digne acceder á las preces que he formulado en la presente reclamacion: justicia etc.

Lima, Noviembre 30 de 1866. — Excmo. Señor.—JUAN MATHISON.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El fiscal general en el expediente de concurso para la construccion del camino entre Lima y el Callao por el sistema Mac-Adam, al abrir dictámen sobre todas las propuestas, ha dicho con relacion á esta solicitud de D. Juan Mathison lo siguiente:

"Como el director de la empresa del ferrocarril establecido entre Lima y el Callao se ha opuesto á la colocacion de vias de sangre sobre el camino de Mac-Adam y ha alegado que la concesion de que se trata es contraria al privilegio que él posee; y considerando: 1º que si los proponentes han pedido en sus anteriores y actuales propuestas, y si el Gobierno ha indicado en la convocatoria las vias de sangre, ha sido en el supuesto de no hallarse tales vias comprendidas en el privilegio del ferrocarril, pues este no podrá ser otro que el que está de manifiesto: 2º que miéntras se controvierte y decide conforme á las leyes, la cuestion suscitada, no es de retardarse la construccion del camino: obra que exigen el público y el comercio, animados del anhelo de que sea menos costosa la conduccion de personas y mercaderías: 3º que desaparecerá todo inconveniente y se conciliarán, sin perjuicio de ninguno, los derechos é intereses de todos, concediendo á los empresarios del camino el derecho de colocar y explotar las vias de sangre, pero con la condicion de defender de su cuenta ese derecho, y no establecer las vias sino en el caso de quedar definitivamente resuelto que no están comprendidas en el anterior privilegio; por estas razones, puede V. E. conceder, así condicionalmente, y sin responsabilidad fiscal, el derecho de colocar las vias de sangre en los términos que acaban de expresarse, y por el mismo tiempo que dure la concesion del camino Mac-Adam."

Conforme á estos principios, puede V. E. dignarse acordar la resolucion que corresponde á la solicitud del director Mathison; pues así quedan atendidas las exigencias de la justicia y de la conveniencia pública.

Lima, Diciembre 14 de 1866. — URETA.

Concédese el tramway sin responsabilidad.

Lima, Diciembre 16 *de* 1866.

Estése á lo resuelto sobre el particular en el artículo 14 de supremo decreto de esta fecha. —Rúbrica de S. E. — QUIMPER.

"14. Respecto del permiso que solicita la compañía para plantificar vias de sangre ó *trams* á los dos lados del camino de Mac-Adam, á cuya concesion se ha opuesto el director de la empresa del ferrocarril de Lima y el Callao, alegando que ella es contraria al privilegio de que esta disfruta; no siendo admisible dicha oposicion, porque las vias de sangre en que no se emplea el riel de fierro no se hallan, bajo ningun aspecto, comprendidas en el privilegio, que solo fué concedido para establecer un ferrocarril segun el artículo 1º de la contrata celebrada con D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague; concédese á la compañía la facultad de poder colocar vias de

años, es expresamente para trasporte de pasajeros y mercaderías; de donde se deduce que la mente del Gobierno y el literal sentido de la cláusula están determinando que el referido privilegio exclusivo es solo para trasporte de pasajeros y mercaderías, y de ningun modo para impedir que el mismo Gobierno pueda establecer otra línea paralela á la del Callao, que no va á entregarse al tráfico público, sino despues de corrido el tiempo que falta para vencerse el término de dicho privilegio: que al decretarse la construccion del ferrocarril á la Oroya, en la cláusula treinta y dos del decreto de diez ocho de Diciembre del mismo año, resolvió el Gobierno que el empresario Meiggs pudiese tender los rieles en la seccion comprendida entre el Callao y esta ciudad, no obstante de hallarse aun pendiente la resolucion del recurso interpuesto por la referida empresa, reclamando del mencionado artículo quinto de la convocatoria, por cuanto expresa y terminantemente declara que esa medida no afecta los derechos de los actuales empresarios, puesto que aquella línea no se plantifica con las miras de suscitar competencia para el trasporte de pasajeros y carga entre Lima y el Callao, sino que se establece como el principio de la línea férrea que ha de llevarse hasta la Oroya, prohibiendo al empresario Meiggs establecer el tráfico, á menos que no mediase un convenio especial con los actuales empresarios, durante el privilegio de que están en posesion: que es llegado el caso de que el Gobierno en uso del dominio y facultad que tiene, declare que el privilegio exclusivo y determinado que concedió á la actual empresa el decreto memorado de mil ochocientos cuarenta y ocho, fué solo para el trasporte de pasajeros y mercaderías, sobre lo que garantizaba el Gobierno los derechos de la empresa para no permitir que durante el tiempo del privilegio ninguna otra empresa estableciese otra línea férrea entre ambos puntos, que pudiese crear y sostener competencia á la privilegiada: Por tales fundamentos, y en virtud del derecho imprescriptible de dominio y señorio, que el Gobierno ejerce sobre su territorio, y oido el dictámen del fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia: se declara sin lugar la reclamacion interpuesta por la actual empresa del ferrocarril de Lima al Callao, pudiendo en consecuencia el contratista, por parte del Estado, don Enrique Meiggs, llevar á efecto la construccion del mencionado ferrocarril á la Oroya y tender los rieles entre esta ciudad y el puerto del Callao, como está resuelto, por cuanto á que esta disposicion no afecta en manera alguna la concesion que se hizo á los actuales empresarios para el trasporte de pasajeros y mercaderías, quedando por consiguiente en todo su valor y fuerza el artículo 32 del referido decreto de 18 de Diciembre del año próximo pasado y resuelta en este sentido la pretension inmotivada de los representantes de la línea privilegiada.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

D. Guillermo Sterling reclàma, á nombre de la empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, de la resolucion suprema de 18 de Enero: pide que V. E. haga algunas aclaraciones y que se supriman los considerandos de esa resolucion, por no ser exactos y oportunos.—Para apreciar el mérito de esta peticion, es preciso fijar la atencion sobre los puntos cuya aclaratoria se pretende.

1º "Que no puede establecerse ó colocarse otro ferrocarril entre el Callao y esta capital, cualquiera que sea la via ó ferrocarril á que

aquel pertenezca." Esta pretension no se funda en el texto de su contrato.—Por su artículo primero se concedió á la empresa el privilegio para el trasporte de pasajeros y mercaderías y como los privilegios, por ser odiosos, están sujetos á interpetracion restrictiva, no pueden ampliarse á lo que no se haya pactado expresamente. La prohibicion recae sobre trasportes, no sobre la colocacion do otro ferrocarril, que no es destinado á ese objeto ú ocupacion durante, el privilegio y del que tampoco se hará uso, hasta que no haya concluido aquel.—Es como algunas mercaderías que quedan en el depósito ó secuestro, hasta que les llegue el dia de libre circulacion, que nadie tiene derecho para contradecir que queden en reserva, sino únicamente para que no se pongan en uso público, pendiente la prohibicion.

Existe un antecedente que corrobora lo dicho. Por decreto de 17 de Enero de 1860 concedió el Gobierno permiso á D. Geraldo Garland para establecer un camino de tabla ó madero-carril, para conducir cargas ó pasajeros entre Lima y el Callao, por cuanto no se oponia á los derechos adquiridos per la empresa del ferrocarril á vapor, sin que esta empresa hubiese pretendido entonces lo que ahora solicita, ni hecho ningun género de oposicion, y debiendo tener presente que esta concesion fué otorgada por el G. M. Castilla que concedió el privilegio á Candamo.

2º Con lo expuesto queda destruida la otra pretension de que no pueden ser trasportados por otra línea de rieles y máquinas para el servicio de otro ferrocarril, sea para la Oroya, para otro ú otros usos. Pretension tan avanzada es insostenible á todas luces. Mr. Meiggs puede establecer una via-carril de sangre, sin que nadie tenga derecho á contradecirlo, así como no lo hay para oponerse á la trasportacion por carretas ú otros vehículos.

3º Sostiene tambien la empresa que el término del privilegio no concluye hasta 1875, porque en 12 de Diciembre de 1849 le prorogado á seis meses mas, por la insanía en que cayó el ingeniero England. Aunque no es tiempo de examinar esta cuestion, es preciso decir que esa novacion fué nula, porque el contrato no podia alterarse por el Gobierno con daño de la nacion bajo cuyas leyes se encontraba, sin probar los hechos ni otorgarse la correspondiente escritura, artículo 2,266 y 2,267 C. C.

4º Lo que es intolerable y ofensivo á la suprema autoridad de V. E., es la exigencia de que se supriman los considerandos de la resolucion de 18 de Enero último, por no ser exactos y oportunos. Apenas podria solicitarse de un Gobierno semejante demanda por un enemigo vencedor al frente de un poderoso ejército; sin embargo, así lo exige una empresa enriquecida por los favores del Gobierno peruano. Puede un Gobierno equivocarse, pero es un insulto exigirle que retracte sus opiniones. Sabido de todos es que el espíritu de toda decision administrativa ó judicial debe buscarse en su parte resolutiva y no en sus considerandos, aunque sean la necesaria justificacion de su contenido.

Es cosa muy dolorosa observar que ninguna de las empresas privilegiadas que han acrecentado sus capitales, explotando el privilegio que se les concedió generosamente y con imprevision, se preste jamas á ceder en lo menor, ni á hacer la mas ridícula relajacion en beneficio del pueblo sobre que pesan, cuando á ellos se ocurre. Todo monopolio es fatal, y si se estableciesen algunos mas sobre los que existen, llegará sin remedio el dia en que todo progreso comercial, agrícola ó industrial quede paralizado ante la barra de fierro de los que existen en el Perú. Justo es respetarlos, ya que en ellos quedó comprometida la fé de los contratos; pero conocer tambien á los explotado-

res, no esperar nada de ellos y emplear la accion legal para obligarlos á que cumplan sus obligaciones de que muy poco ó nada cuidan.

Es necesario que se conozca cuántos representantes tiene la empresa, por la que unas veces aparecen socios varios, otras Mathison y Bohe, y otras Sterling, sin que este último haya presentado el poder que tiene; cuya variacion de personeros sirve solamente para introducir la confusion que desaparecerá exigiéndosele la presentacion del poder que le autoriza. Teniendo V. E. en consideracion lo expuesto, y reproduciendo el fiscal lo dictaminado por el señor Ureta á fojas 13 en 12 de Julio de 1869, podrá resolver sobre lo que considerare mas justo y conveniente.—Lima, Febrero 26 de 1870.—PAZ SOLDAN.

Fallo sobre el derecho de privilegio.

Chorrillos, Marzo 10 *de* 1870.

Visto el recurso presentado con fecha 5 del mes próximo pasado, por D. Guillermo Sterling á nombre de las empresas privilegiadas de los ferrocarriles de mocion á vapor entre Lima y el Callao, y la villa de Chorrillos y Lima, solicitando la reconsideracion del supremo decreto de 18 de Diciembre último, con supresion de su parte considerativa, y leida la representacion hecha en 17 de Enero anterior, por D. Enrique Meiggs, solicitando que se le permita trasportar á vapor, del Callao á Lima, los rieles y demas materiales destinados al ferrocarril de la Oroya, por la seccion comprendida entre aquel puerto y esta capital, correspondiente al mencionado ferrocarril de la Oroya, fundándose en el artículo 32 del supremo decreto de 18 de Diciembre próximo pasado, por el cual se le autorizó tan solo á tender los rieles entre Lima y el Callao, sin poder hacer uso de esa línea, miéntras el mencionado Don Enrique Meiggs no celebrase un convenio con la empresa privilegiada, sin cuyo consentimiento no podrá hacerse uso de otra via férrea para trasportar cargas ó personas, por los mismos medios que dicha empresa lo verifica, esto es, por locomocion ó vapor, puesto que de hacerlo así se violaria el privilegio de que está en posesion; de conformidad con el dictámen fiscal, expedido en 26 de Febrero próximo pasado á mérito de ambas solicitudes, y teniendo en consideracion: que la actual empresa del ferrocarril de Lima al Callao, es de mocion á vapor, y á la cual se concedió privilegio para el trasporte de pasajeros y mercaderías que se conducen desde el orígen de la mencionada empresa por medio de locomotoras á vapor; que los privilegios en caso de duda están sujetos á interpretacion restrictiva, sin que puedan aplicarse á lo que no se haya pactado expresamente; que refiriéndose el goce del privilegio al trasporte de pasajeros y mercaderías conducidas por máquinas á vapor, y no de otra manera, no comprende la prohibicion de colocar rieles, por los cuales no ha de hacerse uso de este agente ni puede hacer violacion del privilegio, en el hecho de permitirse al empresario Meiggs la colocacion de rieles entre Lima y el Callao, como parte de la línea que debe terminar en la Oroya; que existe el antecedente, de que habiéndose concedido por el Gobierno en el año 1866, á D. Gerardo Garland, establecer un camino madero-carril, para conducir pasajeros del Callao á Lima, á la vez que carga, la actual empresa representada por Sterling, no se opuso á su establecimiento; que es de todo punto inaceptable, la pretension de la mencionada empresa, sobre que no pueden ser trasportados sino por ella, los rieles y otros materiales destinados para el servicio de otro ferrocarril, siendo así que no haciéndose uso de locomotoras á vapor, puede el Gobierno ó el empre-

sario Meiggs ó cualesquiera otras personas, establecer entre Lima y el Callao una via-carril de sangre, con el fin de conducir pasajeros y mercaderías, sin que la empresa privilegiada para verificarlo, por medio de locomocion á vapor de que hace uso, como el agente mas ventajoso, tenga derecho de oponerse á ello, como no podria, si el trasporte se hiciera por cualesquiera otros procedimientos; por tales fundamentos, y sin aceptar el aserto de Sterling, acerca la duracion del privilegio, cuya cuestion deberá decidirse oportunamente por los tribunales de justicia, ni los conceptos en que está concebida su representacion, de la que deben textarse las frases irrespetuosas que han llamado la atencion del fiscal, se resuelve: 1º Que se declara sin lugar la reconsideracion pedida por Sterling á nombre de la empresa del ferrocarril del Callao á Lima, del mencionado decreto de 18 de Enero último; 2º Que el empresario Meiggs no tiene derecho de hacer uso de los rieles tendidos del Callao á Lima, para el trasporte por medio de locomocion á vapor de los materiales para el ferrocarril de la Oroya, sino por un convenio especial con los actuales empresarios del Callao, segun el tenor del artículo 32 del decreto de 18 de Diciembre del año próximo pasado, pudiendo el referido Meiggs verificar el trasporte de los mencionados artículos, valiéndose de otros agentes que no sean impulsados por vapor, puesto que, miéntras subsista el privilegio de la actual empresa, nadie puede emplear este agente para trasportar por otra línea paralela á la actual, ningun género de materiales y pasajeros. —Rúbrica de S. E.—SECADA.

Que no se perforen los boletos incomodando al público.

Lima, Abril 11 *de* 1870.

Señor Prefecto del Departamento.

En las estaciones de los ferrocarriles de esta capital, del Callao y de Chorrillos, se ha establecido la práctica de perforar los boletos de pasaje en los trenes, obligando á los pasajeros á sufrir la molestia de detenerse en la puerta por donde salen á tomar los coches, sin que se les permita continuar sino de uno en uno por el encargado de dicha operacion. Debe impedirse semejante práctica, porque es vejatoria para las personas que viajan en los trenes; y no debiendo continuar por esta razon, procederá US. á manifestarlo así al director de la empresa, indicándole que desde luego quede sin efecto esa costumbre, que puede muy bien ser sustituida con otra medida que dé á la empresa el mismo resultado, si es que tiende á impedir algun abuso de parte del público, pero con tal de que no imponga á este ningun género de molestia ni vejacion.

Dígolo á US. para su puntual cumplimiento.

Dios guarde á US.—FRANCISCO DE P. SECADA.

Prohibiendo la oradacion de boletos.

Lima, Abril 22 *de* 1870.

Señores Empresarios del ferrocarril del Callao.

Impuesto de la nota que recibí de UU. contestando á la que les dirigió esta prefectura con motivo á la oradacion que se acostumbraba hacer de los boletos de pasaje en las estaciones de las líneas que corren á su cargo, veo que UU. tienen á bien continuar en el mismo sistema, apoyados en la práctica de las estaciones de Europa, con solo la diferencia de practicar en adelante esta operacion á la entrada á los salones, y no á la salida á la plataforma, como se observaba por los empleados de la seccion del Callao; pero la mente del Gobierno, manifestada en la nota que tuve á bien trascribirles, es que se extinga en lo absoluto esta práctica en los ferrocarriles de la

propiedad del Estado, inclusive por supuesto los dos caminos de que son UU. adjudicatarios; y por lo tanto, espero que respetando UU. el perfecto derecho con que el Supremo Gobierno, desistiendo de la costumbre europea, ha tenido á bien dictar las prohibiciones de esta práctica, de consecuencias desagradables para el público, se servirán ordenar á sus agentes, que en adelante se abstengan de verificar tal operacion en los boletos, quedando sin embargo, expedito el derecho de la empresa para evitar por cualesquiera otros medios el que los pasajeros ocupen los coches sin el respectivo boleto.

El celo que ha acreditado la empresa por satisfacer cualquiera medida que tienda á mejorar el servicio público, evitando los inconvenientes que se han presentado en oposicion á este objeto, es una seguridad mas para esperar que no habrá necesidad de una tercera órden para el exacto cumplimiento de esta disposicion.

Dios guarde á UU. — ANTONIO RODRIGUEZ RAMIREZ. (*)

Inspeccion de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos.

Lima, Enero 27 de 1871.

Necesitando el Gobierno saber el estado en que se encuentran las vias férreas que parten de esta capital para la provincia del Callao y la villa de Chorrillos, á fin de tomar las medidas consiguientes para evitar cualesquiera siniestros que pudieran ocurrir, en razon del desnivel ó deterioro que con el trascurso del tiempo hayan sufrido dichas vias férreas, y el material rodante; se nombra al ingeniero de Estado D. Federico Hohaguen, para que proceda en el dia á hacer un prolijo reconocimiento de las expresadas líneas y del material rodante; é informe circunstanciadamente sobre el particular, manifestando á la vez si la empresa ha cumplido con las disposiciones impuestas en sus contratas: remítase copia de ellas al ingeniero Hohaguen para el mejor desempeño de esta comision.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Pago tachado por el Gobierno.

Lima, Enero 29 de 1872.

Vista la presente solicitud del representante de la empresa de los ferrocarriles entre Lima, Callao y Chorrillos, sobre el abono de 94 soles 60 centavos, por las 81 órdenes de pasaje expedidas por diversas autoridades, para el desempeño de comisiones del servicio; abónese por la Caja fiscal de este departamento al referido representante, los indicados 94 soles 60 centavos. Y considerando que los prefectos de Lima y el Callao tienen las libretas suficientes para atender al servicio; y que es necesario cortar el abuso que se ha introducido por distintos funcionarios, se resuelve: que quedan prohibidas las órdenes de pasaje en los ferrocarriles, las que no le serán de abono á la empresa; debiendo esta proporcionar gratis dichos pasajes con arreglo á su contrata, no solo á las tropas que marchan en cuerpo, sino tambien á los individuos del ejército que por razon de enfermedad vengan á esta capital, ó regresen á sus cantones; para lo que será suficiente la órden que presenten de sus respectivos jefes. Pase al ministerio de Hacienda para su cumplimiento, aplicándose el gasto á la partida 983, pliego 1º del presupuesto general vigente.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

(*) Hoy (1876) se practica la oradacion sin ningun inconveniente, en varios ferrocarriles.

Informe del ingeniero Elmore.

Lima, Octubre 31 *de* 1872.

Excmo. Señor.

Al dar cumplimiento á la órden suprema de rectificar el informe del señor ingeniero D. Federico Hohaguen sobre los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos, he leido con atencion dicho informe, la vista fiscal y las contratas de ambos caminos. Además he inspeccionado las líneas cuidadosamente para formar mi juicio sobre su estado actual y apreciar las refacciones que necesitan.

El señor Hohaguen se ocupa en la primera parte de su informe, de hacer minuciosa descripcion del trazo de las líneas férreas y de la colocacion de sus estaciones, y encuentra que el trazo no presenta la rectitud que podia desearse é indica que debe variarse haciéndolo mas recto, y cree que con esta variacion se evitarian muchos de los inconvenientes que presenta ahora.

Si bien una línea tan corta y que no ofrece dificultades de ninguna clase, pudo trazarse recta, no por esto se habrian evitado los inconvenientes á que se refiere el señor Hohaguen, puesto que, de todos modos, atravesaría por terrenos cultivados que tienen su servidumbre.

No puede decirse ahora cuál fué el objeto de los ingenieros al trazarla conforme está; pero me parece que en la línea del Callao, á lo menos han evitado el pasar por propiedades particulares, prefiriendo los terrenos pertenecientes al Estado. Y esto es natural desde que los últimos los cedía el Gobierno gratuitamente, hasta el extremo de permitir que se ocupase parte de los caminos públicos, miéntras que por los primeros hubieran tenido que abonar su valor ó mas, y quizá sufrir embarazos y tropiezos al llevar á efecto la expropiacion forzosa. Además las pocas curvas que hay en las líneas, no las hacen nimalas ni peligrosas.

En cuanto al tiempo que se emplea por razon de la mayor distancia, es inapreciable.

Sobre las estaciones el señor Hohaguen dice que están mal colocadas, por su situacion en el centro de la poblacion; que las líneas que conducen á ellas, interrumpen el tránsito, y lo hacen hasta peligroso en las calles que recorren durante el pasaje de los trenes; que la empresa al ocupar las calles ha despojado al público de una servidumbre. Por estos motivos opina que las estaciones deben trasladarse á extramuros.

Es verdad que un ferrocarril que usa el vapor como fuerza motriz y que recorre las calles de una poblacion, presenta grandes inconvenientes y grandes peligros; pero en mi opinion, el señor Hohaguen los exagera. La locomotora desde que se acerca á las portadas, disminuye su andar; y se anuncia por un silbido continuado. Los accidentes que suceden son causados por el descuido ó la temeridad de las personas que tratan de atravesar las vias al tiempo que pasa el tren.

El despojo de las servidumbres en momentos que pasa el tren, ha sido en mi opinion, con tácito consentimiento del público. Este ha cedido parte de sus derechos por ventajas que le reporta el ferrocarril, evitándole el penoso viaje á Chorrillos y al Callao, en coche ó á caballo y las molestias y peligros consiguientes.

El tránsito que ahora hay por las calles que recorre el tren, no existia antes, y ha sido producido por el ferrocarril que le ha dado valor á todas las fincas cercanas á él y ha llamado la poblacion á ese lado.

Los desvíos que existen cerca de la portada de San Jacinto no interrumpen el tráfico, porque el que hay, proviene de los talleres y fábricas, á las que conducen los desvíos; y han sido colocados por conveniencia de los mismos talleres y fábricas. Se han escogido

esos sitios por estar próximos al ferrocarril.

El desvío en Bellavista me parece necesario; pueden cruzarse los trenes en ese lugar, evitando demora en los trenes regulares. Estos desvíos están colocados donde el tren tiene que andar con lentitud, así es que por esa parte no ofrecen peligro de ninguna clase.

El único punto donde el desvío causa una verdadera inconveniencia es en la plazuela de San Juan de Dios; pues allí permanece la máquina por algun tiempo cerrando la boca-calle, é impidiendo el tránsito. Esto proviene de que el tráfico de pasajeros ha aumentado tanto que ya la estacion es demasiado corta para contener los trenes, y permitir las maniobras del cambio de máquinas. Esto se podria evitar poniendo mas trenes; y como ahora entran y salen los trenes contínuamente, habria necesidad de poner un cambio en la mitad del camino, para que pudieran cruzarse. El multiplicar los trenes trae el inconveniente de que si se evita el mal en la plazuela de San Juan de Dios, se aumente en toda la extension de las calles hasta la portada de San Jacinto, en todo el camino fuera de portada y en el Callao.

Cambiando las estaciones á extramuros, como opina el señor Hohaguen, ocasionaria grandes gastos al Gobierno, pues tendria que proporcionarle terrenos á la empresa y forzaria al público á hacer un largo viaje en coche, abonando quizá precios exhorbitantes.

En tercer lugar, haciendo las estaciones subterráneas, en cuyo caso los gastos serian inmensamente mayores, aunque se evitaria que los trenes recorriesen las calles de la poblacion, y las estaciones permanecieran en el centro. En resúmen, el señor Hohaguen pide que se varien las líneas y que se cambien las estaciones. Esto equivaldria á poner nuevas líneas, lo que costaria al Gobierno grandes concesiones de terrenos é indemnizaciones. Como el Gobierno posée una línea que dentro de muy poco tiempo entrará en competencia con la del Callao, que es la principal, casi todas las molestias é inconvenientes desaparecerán, puesto que el tráfico se dividirá y el público escogerá la línea que le ofrezca mayores ventajas y comodidades.

El señor fiscal ha dilucidado la parte legal de esta cuestion.

TERRAPLENES.

Solo he encontrado dos sitios en la línea de Chorrillos y uno en la del Callao, donde las cabezas de los durmientes sobresalen un poco á los terrenos por el deterioro de estos. En estos lugares el ganado atraviesa la línea diariamente: la empresa debia colocar enmaderados para evitar este mal. Los terraplenes con una larga explotacion están tan sólidos como el terreno sobre el cual descansan; y si no tienen una anchura exactamente uniforme de 14 piés, que se ha adoptado despues, tienen la suficiente para dar una firme base á los durmientes.

DURMIENTES.

Estos, si no están buenos, al menos pueden servir todavia. En unos cuantos sitios se renuevan y y este trabajo se hace constantemente en todo el ferrocarril, pues por muchas precauciones que se tomen, siempre se pudre la madera.

CRUZAMIENTOS DE CAMINOS.

Los caminos se cruzan al nivel. No se podria exigir que se construyeran viaductos costosos para cruzar caminos vecinales y los de una chacra; pues esto solo se hace cuando un ferrocarril atraviesa un camino público de mucho tráfico, el cual podria interrumpirse, y donde habria accidentes deplorables.

ALBAÑALES.

Estos son todos construidos de madera, sobre pilones clavados en

el terreno. Son tan bajos que no se hubiese podido voltear un arco de cal y ladrillo sin alterar el nivel de las acéquias, ó alterar el terraplen. Me parece que conforme están construidos, llenan su objeto perfectamente. Las vigas sobre que descansan los rieles, son de 12 pulgadas en cuadro y mas en algunos sitios. Esta área de vigas es suficiente para resistir el peso de cualquier locomotora en el claro que tienen los albañales. No he encontrado uno solo que ofrezca peligro.

RIELES.

En el camino del Callao, la mayor parte son viejos y estan asegurados á los durmientes por medio de coginetes y pernos de madera. No estan en tan mal estado como creí, pues si bien por ser cortos, estan un tanto gastados, y por ser las junturas desiguales, se siente cada juntura al pasar el carro sobre ella, no ofrecen todavia ningun peligro.

La empresa va cambiando estos rieles cortos por otros mas pesados y mas largos y reemplazando el sistema de coginetes por el de eclisas y pernos de fierro. La ventaja que tiene este sistema no es el menor peligro, sino la mayor elasticidad en la via, y hacerla mas suave al pasar los carros sobre ella, y la mayor economía en su colocacion y mantencion. Este cambio de rieles no se puede hacer repentinamente, sino que se va efectuando poco á poco para no interrumpir el tráfico. Antes que no habia maquinaria para fabricar rieles, se construian de 12 piés de largo, ahora se fabrican de 24. Como cada juntura de riel, por bien hecha que esté, es un defecto en la línea, se comprende perfectamente por que la línea del Callao es tan dura en la parte en que todavia no se han cambiado los rieles cortos por los de 24 piés, que reduciria el número de junturas á la mitad.

Se nota ademas un poco de desnivel trasversal en la via que hace, todavia el movimiento mas áspero; mas no considero esto peligroso.

Las vias no estan en perfecto estado de mantencion; pero no ofrecen peligro alguno. La del Callao tiene como 23 años de explotacion, y la de Chorrillos 15. En todo este tiempo no ha habido un solo accidente causado por defecto en las vias.

En las calles que recorre el ferrocarril, en el Callao, se botan aguas sobre los rieles, lo que hace casi imposible el mantener la via en buen estado. He notado tambien que el callejon que sigue á los talleres de "La Constructora," ha sido convertido en un muladar. Esto presenta una fea vista, interrumpe el tráfico, y es insalubre. No dudo que las HH. Municipalidades de Lima y el Callao tomen las medidas necesarias para impedir estos abusos.

ESTACIONES.

Concurro con el señor Hohaguen en sus observaciones sobre que las estaciones no presentan ni elegancia ni comodidad. El arreglo interior es algo defectuoso; esto proviene de que para ellas se tomaban terrenos que servian para otros objetos, y parte de los edificios que existian se han aprovechado.

Debia haber en las estaciones lugares excusados para pasajeros de 1ª y 2ª clase, como tambien para señoras.

El restaurant no me parece necesario, por ser el viaje tan corto y por haberlos tan cerca de las estaciones.

Las rejas en los salones de los pasajeros debian quitarse; pues el objeto es el no dejar pasar sino á los que han comprado su boleto; no llenan el objeto para el que se han colocado y hacen los salones sumamente incómodos. Pero ya que las rejas existen, se podrian aprovechar para formar salones para señoras: las puertas de estos salones deberian abrirse antes que las otras para permitir que las se

ñoras tomen asiento con comodidad y sin ser atropelladas.

Aunque el señor Hohaguen no trata en su informe sobre el material rodante, he creido de mi deber el inspeccionarlo minuciosamente.

La mayor parte de las locomotoras no son nuevas; pero como solo trabajan tres dias en una semana y cuatro en la otra se estan refaccionando constantemente, y estan en buen estado de servicio. Si bien en mi opinion, las locomotoras que se usan en los ferrocarriles de Lima al Chorrillo y al Callao, no son las mas á propósito para la clase de tráfico que hay en ellas, no son locomotoras de pasajeros para andar á grandes velocidades, son capaces de arrastrar cualquier tren que quepa en las estaciones de Lima: esto me parece suficiente, porque en casos excepcionales, ó se pueden poner dos trenes ó dos locomotoras á un solo tren. Los carros que se usan en ambas líneas son de construccion americana. Cási todos han servido ya algun tiempo, y necesitan pintarse de nuevo y que se cambien los coginetes de los asientos. Con estas dos refacciones quedarán como nuevos, pues las "armazones" y los "bogies" estan en buen estado; lo mismo sucede con los carros de carga.

En cada estacion hay un empleado que se ocupa en examinar los ejes de las ruedas antes de la partida de los trenes; por esta parte no se debe temer peligro, porque en cuanto notasen algun defecto, el carro seria mandado á la factoría para su refaccion.

El señor fiscal hace notar la marcha de los trenes del Callao con el "ténder" por delante. Creo justa su observacion, pues aunque los "ténderes" tienen trompa lo mismo que las máquinas, siempre hay mas peligro.

Tambien concurro en la opinion de que las líneas debian estar cercadas y con puerta en los cruzamientos de los caminos; para dejar libre el tránsito, que se cerrarian por los guardianes poco antes de pasar el tren, dejando la via expedita. A cada lado del enmaderado que debe estar al nivel de los rieles, se debe poner un enrejado abierto, para evitar que los animales que cruzan la via entren en ella. Con esto se evitaria casi el único motivo de los accidentes que hasta ahora ha habido.

En resúmen, tengo el honor de exponer que si los ferrocarriles de Lima al Callao y á Chorrillos no ofrecen toda la comodidad que se podria desear, no presentan en su estado actual, mas peligro que la generalidad de esta clase de medios de comunicacion.

Lima, Octubre 31 de 1872.—Firmado—A. ELMORE, ingeniero de Estado.

Informe de la Junta de Ingenieros.

Lima, Diciembre 28 de 1872.

Señor Coronel Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En cumplimiento de la órden de US. que precede, la Junta Central, despues de haber leido con atencion todo el expediente sobre los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos, y habiendo comisionado á dos de sus miembros para examinar ambas lineas, tiene el honor de pasarle el siguiente —

INFORME SOBRE LOS FERROCARRILES DEL CALLAO A LIMA Y DE LIMA A CHORRILLOS.

El informe del ingeniero D. Augusto Elmore combate bastante bien las infundadas opiniones del señor Hohaguen; las mismas que reproduce la Junta. No obstante, desde el momento que se han recorrido las líneas y examinado todas las dependencias y accesorios, haremos la descripcion que sigue:

Via. — Los terraplenes se han encontrado en muy buen estado, habiéndose reparado los sitios á que se refiere el señor Elmore. En apariencia no estarian mejor cuando nuevos, y en cuanto á solidez,

bien se puede calcular lo esten ahora, despues de un tráfico contínuo de tantos años.

Los durmientes. — En una línea que hace tantos años se halla en explotacion, es de suponerse no se encuentren todos nuevos, pero conforme se sumagan los cambian inmediatamente; sin embargo, se hallan en general, en buen estado, solo que necesitan cambiar el año entrante una parte que por ser el sitio notoriamente desfavorable á su duracion, comienzan á sumagarse, pero que por algunos meses no presentan ningun peligro al tráfico.

Alcantarillas. — Aunque se pueden y hubieran debido hacer los machones de albañilería, y las vigas de fierro, sin embargo los que hoy existen que son de madera, están fuertemente construidos y en muy buen estado, sin ofrecer peligro alguno.

Pasos á nivel. — Existen dos en la línea del Callao, á donde todavía no ha sucedido ningun accidente en tantos años de explotacion; pero que sin embargo, deben ponerse barreras, sin aguardar para verificarlo á que los haya. Una tambien es necesaria al frente del callejon de la Recoleta; en la de Chorrillos existe asímismo un sitio que las requiere.

Cercos. — Toda la parte á nivel y junto á la carretera debe estar bien cercada, una vez abierta al tráfico; hacerlo antes sería quizá mas peligroso, porque los transeuntes de á caballo siempre usan los terraplenes como camino, y estos, con el cerco, no podrian dejar á tiempo la via libre.

Rieles. — La mayor parte de los del camino del Callao, son rieles cortos, de construccion antigua, asegurados y unidos por coginetes y cuñas de madera; el resto son largos, asegurados á los durmientes con alcayatas y unidos por eclisas. El que el rodaje sea mas áspero sobre los rieles cortos, no indica que se hallen en mal estado, porque es sabido que el sistema de eclisas es mas suave, elástico y barato; pero el otro presta mayores comodidades para su reparacion en una línea de mucho tráfico, razon por la cual lo usan todavía en Europa.

Muy pocas son las junturas que están gastadas y no en estado todavía que puedan ofrecer peligro alguno. En la línea de Chorrillos, existe una parte enrielada con eclisas, el resto lo está solamente con coginetes alcayatados, los que se encuentran en muy buen estado. De dia en dia se renuevan los rieles y durmientes que se cree necesario para la seguridad y comodidad del público.

MATERIAL RODANTE.

Locomotoras. — El número que tiene la compañía en ambas líneas es de doce, cuya relacion nominal y estado en que se encuentran, es el siguiente:

La Callao. —Construida en 1850, le renovaron los tubos en 1868. — Se halla fuera del tráfico de la línea; tiene tres años, usándola tan solamente en la estacion.

La Castilla.—Construida en 1850, se renovó el fogon y tubos en 1867, compuesta despues de la inspeccion de mecánicos, ordenada por el prefecto del Callao. Se halla en buen estado.

La Oyagué.—Construida en 1850, se le hizo iguales reparaciones que á la anterior, y en la actualidad la componen nuevamente; en breves dias se pondrá al tráfico.

La Lima.—Construida en 1852, tambien se le hicieron las mismas reparaciones en 1868. En la actualidad necesita reparos.

La Miraflores. — Construida en 1858, se le reparó igualmente en 1866, y se le pusieron algunos tubos buenos en 1868. En este intérvalo no sirvió, pues la tuvieron guardada en el taller. Se encuentra con un parche, y dicen que fué puesto para asegurar por medida de precaucion, mas no por necesidad. Se halla en buen estado.

La Chorrillos. — Construida en 1858. Igual reparacion que á las otras se le ha hecho en este año y á mas se le han puesto algunas planchas en la caldera. Se encuentra en buen estado.

La Surco.— Construida en 1861, se le cambiaron tubos en 1871. Se encuentra en el taller reparando los remaches que la comision de mecánicos dijo eran indispensables.

La Candamo. — Construida en 1864. Se la vendió al Gobierno para el monitor "Victoria" y la compró la empresa nuevamente en 1870. Se reparó toda ella y se puso al tráfico el año pasado. En la actualidad se encuentra en el taller, poniéndole tubos nuevos y haciéndole una refaccion general.

La Magdalena. — Construida en 1868. Reparada y puesta al tráfico esta semana. En buen estado.

La Vellavista. — Construida en 1868, recientemente se le han puesto tubos nuevos y caja del fogon. En buen estado.

La Niña. — Construida en 1869, máquina de estacion y puesta al trabajo en 1870. En muy buen estado.

La Dos de Mayo. — Construida en 1871. En buen estado. — Dos máquinas nuevas tiene la empresa en camino; pero esta Junta cree que son insuficientes y que deberian pedirse 4 mas.

Coches de primera clase. — Tiene la empresa 14 con 60 asientos cada uno; estos se encuentran faltos de aseo, necesitan pintarse y reparar los asientos. Tiene además 6 de 30 asientos cada uno, que todavia no los ha puesto al tráfico.

Coches de segunda clase. — Tiene 10 de á 60 asientos, los que se encuentran desaseados tambien y necesitan pintarse; bien podria la compañía á muy poco costo, ponerles vidrios á las ventanas, de manera que pudieran abrirse con intérvalos de á una.

Carros de carga. — Tiene la empresa cerca de 200 de toda clase y estado; necesitan reparaciones algunos de ellos y pintura todos. Seria conveniente que la compañía pusiera en servicio los carros nuevos que tiene, porque son mejores que los que hay actualmente; pues como casi siempre tienen en compostura 10 ó 12 que hacen notable falta para el servicio, es indispensable que se haga el aumento indicado.

ESTACIONES Y PARADEROS.

Convento de San Juan de Dios.— Este lugar no solamente por su aspecto desagradable sino por infinidad de inconvenientes, se hace ya inaparente para la estacion. — El sitio donde paran los trenes es muy reducido, pues debido al aumento del tráfico, los coches que se agregan impiden constantemente el paso por la calle de la Union y hacen que los transeuntes den un rodeo desagradable para poder continuar su camino, tanto mas cuanto que es una de las calles mas frecuentadas, por los diversos paseos públicos que por allí existen, como son: el Palacio de la Exposicion, la Escuela Modelo etc. Mejora no es posible hacerla, á no ser que se derribase todo el edificio; pues como US. sabe, los conventos no tienen las comodidades que se requieren para una estacion de primera clase, ni la arquitectura se presta para hacer una de la importancia que exige una ciudad como Lima.

Salas de espera. — Las destinadas para los pasajeros de primera clase son incómodas y carecen de muebles decentes. — La destinada para los pasajeros de segunda clase, necesita asearse con urgencia.

Debe quitarse tambien las rejas que dividen los salones, porque es ageno á un local de esta especie, y que tampoco han llenado el objeto con que fueron colocadas.

Excusados.—Los que actualmente están colocando afuera, no llenan las exigencias, pues se necesita con urgencia que se pongan para ambos sexos, tanto para los pa-

sajeros de primera clase, como para los de segunda clase.

De esperarse es, señor Ministro, que una vez abierta el tráfico la línea de la Oroya, le disminuirá en mucho el que hoy tiene la de Lima, y entónces se harán tolerables los inconvenientes mencionados; porque es cierto que esta última es preferible para el público, por hallarse central. Ahora si se pusiera fuera de murallas la estacion, el perjuicio seria mayor indudablemente para la poblacion entera, porque no solo los transeuntes se molestarian con la distancia, sino que entónces se acrecentaba el número de carretas considerablemente, lo que recargaría el precio de las mercaderías y como el aumento tendrá que ser de consideracion, destruirían tambien con el tráfico contínuo el pavimento empedrado y sería muy gravoso para la municipalidad é incómodo para todo el vecindario. Además de estas razones, la principal es la de indemnizacion fuertísima que esta traslacion traería consigo, como tambien la de que hay necesidad de tener en cuenta que es el Supremo Gobierno el que dió el sitio con este objeto.

En la estacion de San Juan de Dios existe una casa que, segun se sabe, el Supremo Gobierno la expropió para la empresa; mas léjos de servir á esta la tiene alquilada al señor Noni, que la ocupa con establecimiento de cobrería. La Junta Central con el objeto de informar á US á este respecto dirigió el señor Sterling, con fecha 19 del que cursa, una nota, en contestacion á la que el señor Sterling, con fecha 23, léjos de responder á la pregunta que se le hacia, evade por completo hablar sobre el punto en cuestion; US en vista de esto resolverá lo que crea conveniente.

En resúmen, las vias se hallan en buen estado y no ofrecen mas peligro que el que tiene todo ferrocarril, por muy bueno que sea, es decir, casos fortuitos.

El material rodante lo considera esta Junta escaso para el tráfico actual, tanto en locomotoras como en carros, necesitando los coches aseo con urgencia. Es de necesidad, para la seguridad de los pasajeros, que estos últimos se comuniquen por medio de una cuerda que vaya á dar á la campana de la máquina, si la tiene, y si no, es conveniente ponérsela, para dar aviso al maquinista de cualquier accidente que ocurra, pues el dia de la inspeccion se rompió un eje á uno de los carros y la máquina lo arrastró largo trecho antes de parar, ocasionando con esto un grave peligro para el público.

Las estaciones son malas en todos sus aspectos, menos en cuanto á ser centrales, por lo acostumbrado que se halla el público á esa comodidad. Los paraderos, aunque no muy elegantes y dignos de una empresa como esta, sin embargo llenan su objeto aun mejor que las estaciones principales.

La administracion en cuanto á la seguridad está bien manejada, pues á cada viaje redondo se examinan los ejes y ruedas golpeando con un martillo. — La línea tiene su número competente de guardaviás, guarda-caminos y guarda-frenos, como tambien una buena cuadrilla de camineros que reparan la línea. En todas las estaciones los sitios ó veredas que se hallan empedradas, deben pavimentarse de una manera decente, ya con asfalto, losas ó cimiento romano; principalmente en la de Chorrillos, en que un pedazo de la vereda se halla descubierto y el polvo molesta á los transeuntes.

Es todo lo que la Junta Central de Ingenieros tiene que informar á US. sobre este expediente relativo á los ferrocarriles.

EULOGIO DELGADO. — A. WELLER. —F. ARANCIBIA.— A. MIECZNIKOUSKI.

Que el ferrocarril de Lima á Pisco no perjudique al de Chorrillos.

Lima, Marzo 10 *de* 1873.

Visto el recurso presentado por don Guillermo Sterling, director representante de la empresa de los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos, por el que pide, á fin de que queden á salvo los derechos de dicha empresa, se aclare el artículo tercero del supremo decreto de 17 de Febrero próximo pasado, en el que se rectifica con algunas modificaciones el contrato aceptado por D. Manuel José y D. Juan Martin Ramos, para construir un ferrocarril de mocion á vapor entre esta capital y el puerto de Pisco; y atendiendo á que son fundadas las razones aducidas por el expresado Sterling, se declara: que la construccion y empalme de que se habla en el citado artículo tercero, se harán sin perjuicio de los derechos que tiene la empresa del ferrocarril de Lima á Chorrillos por el artículo segundo del contrato celebrado en 22 de Noviembre de 1856 para la construccion del ferrocarril entre Lima y Chorrillos.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la respectiva escritura aclaratoria de la de 15 de Agosto último, celebrada entre el Gobierno y los Ramos, sobre la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco. Trascríbase al citado Sterling, y á los empresarios del ferrocarril de Lima á Pisco, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Reformas necesarias.

Lima, Mayo 20 *de* 1873.

Visto este expediente, con lo informado por la Junta Central de Ingenieros, y la exposicion adjunta del representante de los ferrocarriles de Lima, Callao y Chorrillos, y teniendo en consideracion, la urgencia del buen servicio público, en tanto se publica el Reglamento de Policía de ferrocarriles; resuélvese:

1º Que la empresa de los mencionados ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos proceda:

1º A componer las estaciones de ambas líneas, prolongando las veredas, en proporcion de la longitud de los trenes:

2º A techarlas en toda su extension:

3º A elevar las veredas al nivel del estrivo de los coches, pavimentándolas ya sea con lozas, piedra artificial, asfalto ú otro material adecuado, y

4º A reemplarzar con uno de los materiales indicados, el empedrado de guijarros que existe en las estaciones;

2º Que coloque vidrieras en los coches de 2ª clase:

3º Que arregle las estaciones, de manera que los trenes se coloquen íntegros dentro de ellas, sin ocupar las calles y plazas, como sucede en la estacion de San Juan de Dios, ocasionando molestias y riesgos al público; y

4º Que atienda á todas las indicaciones que hace en su informe la Junta Central de Ingenieros, sobre aseo, compostura y completo servicio del material rodante, que se encuentra en parte deteriorado é insuficiente.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Contra el abuso de pasajes gratis.

Lima, Abril 22 *de* 1874.

Visto este recurso en que la empresa de ferrocarriles entre esta capital y el Callao y Chorrillos, se queja del excesivo número de papeletas para pasajes gratis que expiden las oficinas del Estado, comprobando su aserto con un cuadro, del que en realidad resulta que en el año próximo pasado, dichas papeletas ascendieron á una cifra que parece muy superior al movimiento exigido por las necesidades del

" puntos mas fáciles y convenien-
" tes en ambos extremos á juicio
" de la empresa, sin pasar por den-
" tro del castillo. Este camino se-
" rá de una via; sin perjuicio de
" que el terreno sea bastante an-
" cho para colocar otra si acaso la
" empresa lo cree conveniente, y
" el privilegio empezará á contarse
" desde el dia que esté concluido
" el camino.

" Art. 2º La propiedad del ca-
" mino ferrocarril durará para la
" empresa el término de noventa y
" nueve años, contados desde el
" dia en que esté concluido y em-
" piece á servir al público, y cum-
" plido dicho plazo, la empresa ce-
" de al Supremo Gobierno el ex-
" presado camino con todos sus
" trenes, carros, repuestos, edificios
" y demas que le pertenezcan, en
" el estado en que se encuentren y
" sin costo alguno."

2º Que consta por documentos oficiales y otros de naturaleza fehacientes, que la explotacion de la línea férrea entre el Callao y los suburbios de Lima (San Jacinto) comenzó el 5 de Abril de 1851.

3º Que asímismo consta que el primer tren que partió de la estacion del muelle del Callao, principio de la línea, y arribó á la de San Juan de Dios en Lima, término de ella, conduciendo pasajeros de paga, hizo su entrada al expresado términus de San Juan de Dios el 17 de Mayo de 1851, tráfico que sin interrupcion ha continuado hasta hoy, y

4º Que la mencionada fecha determina, por consiguiente, el principio del privilegio de los veinticinco años de explotacion y noventa y nueve de propiedad á que se refieren los dos artículos anotados;

Se declara:

Que el privilegio de veinticinco años concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao finaliza el 17 de Mayo de 1876.

Notifíquese la presente resolucion al administrador, en esta capital, del expresado ferrocarril, como representante de la sociedad á que pertenece.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Pide reconsideracion.

Excmo. Señor.

Guillermo P. Young, representante de la empresa de los ferrocarriles entre Lima, Callao y Chorrillos, ante V. E. en la forma que mas haya lugar, digo: Que por decreto de 18 del corriente ha declarado V. E. "que el privilegio exclusivo concedido á la empresa, mi representada, para el trasporte de pasajeros y mercaderías entre Lima y el Callao, finaliza el 17 de Mayo de 1876."

Los principales fundamentos en que descansa el decreto referido, son: que el término del privilegio comenzaba á contarse desde el dia en que estuviera concluido el camino; que segun consta de documentos oficiales, lo estaba el 17 de Mayo de 1851, porque en ese dia llegó á la estacion de San Juan de Dios, en esta capital, un tren que habia partido de la del Callao; y que desde entonces hasta la fecha ha continuado el tráfico sin interrupcion alguna.

El decreto mencionado despoja á la empresa por quien hablo, de la posesion de cerca de dos años del privilegio; y los conceptos en que se apoya son equivocados. Destruye ademas, no solo los derechos de la empresa sino decretos anteriores del Supremo Gobierno que en el órden legal ya no pueden ser revocados; y por estos motivos pido á V. E. que en fuerza de las razones que paso á exponer, se digne V. E. revocarlo ó suspender sus efectos.

Es evidente que en el artículo 1º del contrato que en Diciembre de 1848 celebró el Supremo Gobierno, prévia autorizacion legislativa, con los empresarios señores

servicio público, resuélvese: por punto general para evitar abusos en aquellas líneas y en todas las de particulares: 1º que la oficinas del Estado sujetándose al tenor del artículo de las respectivas contratas pertinente al caso, solo manden proporcionar pasajes gratis por ferrocarril á las tropas y militares que tengan que moverse en asunto del servicio, lo cual acreditarán estos últimos yendo precisamente uniformados; y 2º que los empleados civiles que hayan de viajar en los ferrocarriles del Callao y de Chorrillos, en desempeño de comisiones oficiales, lo verifiquen con las libretas que poseen las oficinas generales, en virtud del arreglo de 7 de Abril de 1868, de las cuales no deberá hacerse uso, sino en aquellos casos; interesándose para el efecto la delicadeza de los jefes de las aludidas oficinas; debiendo cuando ocupen otros ferrocarriles, para los que no hay libretas, pagar el valor de su pasaje que los satisfará el Erario, en el modo y forma que es de costumbre.

Regístrese y comuníquese con las prevenciones acordadas.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

El prefecto de Lima cumplirá.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO.

Lima, Abril 24 *de* 1874.

Señor Director de Obras Públicas.

He recibido el oficio de US. fecha de ayer trascribiendo la resolucion suprema, por la que se dispone que los funcionarios autorizados para expedir papeletas de pasajes gratis en los trenes de esta capital al Callao y Chorrillos, no lo hagan en adelante sino á las tropas y militares nombrados en comision, lo cual acreditarán estos últimos presentándose uniformados, sin cuyo requisito no será válida la referida papeleta de pasaje, y que, por lo que respecta á los empleados civiles, solo podrán hacer uso de esta gracia con las libretas de las oficinas á que pertenezcan y esto solo en el caso de ser nombrados en comisiones oficiales.

No dudo, señor Director, que el número de papeletas expedidas por alguno de los funcionarios facultados para ello, excede en mucho á las necesidades del servicio público; y por lo mismo, el que suscribe se complace en ver que el Supremo Gobierno haya puesto coto al uso extralimitado de esa facultad que merece con razon el calificativo de abuso.

Por lo que á mí respecta, tengo la satisfaccion de decir á US. que he tenido siempre especial cuidado de no firmar pasajes para los ferrocarriles sino cuando las exigencias del servicio me han obligado á ello, porque no he podido menos que mirar con repugnancia la excesiva liberalidad con que se han expedido por otras oficinas.

US. tenga pues la seguridad de que seré muy severo en hacer cumplir, en cuanto me sea posible, por los funcionarios de mi dependencia la resolucion suprema dictada sobre este asunto, con cuyo objeto he librado ya las órdenes respectivas.

Dios guarde á US.—Fernando Soria.

Término del privilegio.

Lima, Mayo 18 *de* 1875.

Considerando:

1º Que en el contrato de 4 de Diciembre de 1848 celebrado entre el Supremo Gobierno y la sociedad constructora del ferrocarril de esta capital al puerto del Callao, se estipularon las cláusulas siguientes:

" Art. 1º El Supremo Gobierno
" concederá á la empresa el privi-
" legio exclusivo por el término de
" veinticinco años, de establecer
" un camino ferrocarril entre Lima
" y el Callao para el trasporte de
" pasajeros y mercaderías, debien-
" do trazarse desde el muelle ó in-
" mediacion del castillo del Callao
" hasta esta capital, eligiendo los

" puntos mas fáciles y convenien-
" tes en ambos extremos á juicio
" de la empresa, sin pasar por den-
" tro del castillo. Este camino se-
" rá de una via; sin perjuicio de
" que el terreno sea bastante an-
" cho para colocar otra si acaso la
" empresa lo cree conveniente, y
" el privilegio empezará á contarse
" desde el dia que esté concluido
" el camino.

" Art. 2º La propiedad del ca-
" mino ferrocarril durará para la
" empresa el término de noventa y
" nueve años, contados desde el
" dia en que esté concluido y em-
" piece á servir al público, y cum-
" plido dicho plazo, la empresa ce-
" de al Supremo Gobierno el ex-
" presado camino con todos sus
" trenes, carros, repuestos, edificios
" y demas que le pertenezcan, en
" el estado en que se encuentren y
" sin costo alguno."

2º Que consta por documentos oficiales y otros de naturaleza fehacientes, que la explotacion de la línea férrea entre el Callao y los suburbios de Lima (San Jacinto) comenzó el 5 de Abril de 1851.

3º Que asímismo consta que el primer tren que partió de la estacion del muelle del Callao, principio de la línea, y arribó á la de San Juan de Dios en Lima, término de ella, conduciendo pasajeros de paga, hizo su entrada al expresado términus de San Juan de Dios el 17 de Mayo de 1851, tráfico que sin interrupcion ha continuado hasta hoy, y

4º Que la mencionada fecha determina, por consiguiente, el principio del privilegio de los veinticinco años de explotacion y noventa y nueve de propiedad á que se refieren los dos artículos anotados;

Se declara:

Que el privilegio de veinticinco años concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao finaliza el 17 de Mayo de 1876.

Notifíquese la presente resolucion al administrador, en esta capital, del expresado ferrocarril, como representante de la sociedad á que pertenece.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Pide reconsideracion.

Excmo. Señor.

Guillermo P. Young, representante de la empresa de los ferrocarriles entre Lima, Callao y Chorrillos, ante V. E. en la forma que mas haya lugar, digo: Que por decreto de 18 del corriente ha declarado V. E. "que el privilegio exclusivo concedido á la empresa, mi representada, para el trasporte de pasajeros y mercaderías entre Lima y el Callao, finaliza el 17 de Mayo de 1876."

Los principales fundamentos en que descansa el decreto referido, son: que el término del privilegio comenzaba á contarse desde el dia en que estuviera concluido el camino; que segun consta de documentos oficiales, lo estaba el 17 de Mayo de 1851, porque en ese dia llegó á la estacion de San Juan de Dios, en esta capital, un tren que habia partido de la del Callao; y que desde entonces hasta la fecha ha continuado el tráfico sin interrupcion alguna.

El decreto mencionado despoja á la empresa por quien hablo, de la posesion de cerca de dos años del privilegio; y los conceptos en que se apoya son equivocados. Destruye ademas, no solo los derechos de la empresa sino decretos anteriores del Supremo Gobierno que en el órden legal ya no pueden ser revocados; y por estos motivos pido á V. E. que en fuerza de las razones que paso á exponer, se digne V. E. revocarlo ó suspender sus efectos.

Es evidente que en el artículo 1º del contrato que en Diciembre de 1848 celebró el Supremo Gobierno, prévia autorizacion legislativa, con los empresarios señores

D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague sobre construccion del ferrocarril entre Lima y el Callao, se estipuló: que el privilegio exclusivo duraria el término de 25 años y que comenzaria á contarse desde el dia en que estuviera concluido el camino. Pero tambien lo es, que en el artículo 5º se expresó: que la empresa se obligaba á concluir y poner expedito el camino en el término de tres años contados desde el dia en que su agente en Inglaterra recibiese la noticia del supremo decreto aprobatorio del contrato; entendiéndose este plazo, salvo los casos fortuitos de guerra, fallecimiento del ingeniero ú otros semejantes.

El contrato referido quedó perfeccionado en 12 de Diciembre de 1848.

Atendiendo á que la comunicacion con Europa no era en 1848 tan rápida como lo es hoy, se necesitaba por lo menos dos meses para que la noticia del decreto aprobatorio del contrato pudiese llegar al agente de los empresarios en Inglaterra.

De suerte que el plazo de tres años de que se habla en artículo 5º, era propiamente de tres años dos meses, mejor dicho, no comenzaban á correr los tres años del plazo sino dos meses despues de ajustado el contrato.

Como se habia estipulado en el mismo artículo, quedarian á salvo los casos fortuitos, por ejemplo, la enfermedad del ingeniero; y como el que los empresarios hicieron venir de Inglaterra sufrió una enagenacion mental, esclarecido el hecho en un expediente, que debe existir archivado en el respectivo ministerio, el Gobierno prorogó por seis mas el plazo para la construccion del camino.

Así, este término de tres años dos meses subió á tres años ocho meses.

Y como ademas, segun lo estipulado en el artículo 26, los empresarios tenian á su favor los otros seis meses que le concedia ese artículo en el caso realizado, de que la obra se emprendiera y continuara con toda actividad, el plazo para la conclusion del camino era, segun lo terminantemente estipulado en el contrato y lo expresado en el decreto supremo referido, de cuatro años y dos meses.

Habiendo empezado, pues, ese término para la construccion del camino, en 12 de Diciembre de 1848, espiraba en 12 de Febrero de 1853: y estando estipulado que el término del privilegio exclusivo no correria sino despues de concluido el camino, es evidente que este término no pudo empezar á correr sino en 12 de Febrero de 1853, y que por consiguiente no finaliza sino en 12 de Febrero de 1878.

Lo expuesto es decisivo, porque está ajustado á los términos mas explícitos del contrato referido.

No ignora mi parte que en los primeros dias de Abril de 1851, llegaron los trenes al punto Molino de Gato, y que el 17 de Mayo llegó á la estacion de San Juan de Dios, una locomotora y un coche, en que parece venia el finado Iltmo. Señor Gran Mariscal D. Ramon Castilla, Presidente en aquel entónces de la República.

Pero este hecho no influye en nada en la cuestion, porque el camino ó sea el ferrocarril no estaba concluido y lo estipulado era, que el término del privilegio exclusivo comenzase á correr, no cuando el camino llegase a San Juan de Dios, sino cuando el camino estuviese concluido.

La palabra "concluido" tiene en castellano una significacion precisa y clara: *acabado perfeccionado.*

La presencia de los trenes en los alrededores de Lima del primer ferrocarril construido en el Perú, produjo como era natural, un gran entusiasmo en sus habitantes: todos se apresuraban á viajar en ellos; con impaciencia disculpable tomaban por asalto los coches destina-

dos, no al trasporte de pasajeros, sino meramente al servicio.

No se podia admitir tanta afluencia de gente, sin exponerse á graves accidentes, y no se les podia moderar sino satisfaciendo sus deseos, en cuanto era posible y tratando de regularizar el servicio.

De modo que aunque entónces no estaba concluido el camino, la empresa, por evitar desórdenes y por que no aconteciera una catástrofe que podía de rechazo dañarla á ella misma y ocasionar, lo que era mucho mas importante, la pérdida de algunas vidas, tuvo que admitir como pasajeros á todos los que querian viajar en sus trenes, sin que de este hecho pueda deducirse que el camino habia estado acabado ó concluido, ni menos que hubiera comenzado á correr el término del privilegio, porque cualquiera de esas dudas que hubiese surgido, habria sido disipada por los mismos decretos supremos posteriores á esos hechos.

Los empresarios señores Candamo y Oyague habian depositado $ 20,000 en seguridad de que construirian el ferrocarril dentro del plazo señalado en el contrato celebrado con el Supremo Gobierno.

En 1852 pidieron la devolucion de ese dinero.

El Supremo Gobierno, por decreto de 22 de Junio de 1852, despues de oir el informe de una comision compuesta del Prefecto é Intendente del Callao y del coronel de ingenieros señor Espinal, en que se manifestaba que faltaba aun hacer algunas obras para que pudiera considerarse como perfeccionado el camino, resolvió lo que sigue: "Resultando por notoriedad que el camino está transitable y abierto al público el servicio de los coches, *se declara expedita la via del ferrocarril*, y devuélvase el expediente al ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes. Sáquese copia del informe que precede y remítase á los empresarios para que perfeccionen la obra en los términos que en él se expresa."

Note V. E. que en 22 de Junio de 1852 el Supremo Gobierno no consideraba concluido sino únicamente transitable el camino y abierto solo al servicio de los coches. Y aunque declaró desde esa fecha expedita la via, sin embargo, mandó pasar el informe de la comision antes mencionada, á los empresarios, para que perfeccionasen el camino, esto es, para que lo acabáran, lo concluyeran, porque todavia estaban dentro del término señalado en el contrato.

Si, pues, en Junio de 1852, el Supremo Gobierno declaró solemnemente, que el camino no estaba concluido, no se puede aceptar hoy, que el término del privilegio exclusivo, que no comenzaba á correr sino cuando el camino estuviera concluido, hubiera corrido desde un año antes.

Ya se atienda, pues, simplemente al contrato en sus cláusulas 1ª, 5ª y 26, ya no se mire sino el decreto supremo de 22 de Junio de 1852, es incuestionable que en el primer caso no ha podido comenzar á correr el privilegio exclusivo, sino desde 12 de Febrero de 1853 y que en el segundo no podia correr ese mismo plazo sino despues del 22 de Junio de 1852 y cuando estuviesen hechas las obras que, segun el sentir del Supremo Gobierno, eran necesarias para el perfeccionamiento ó conclusion del camino.

Segun esto, al declarar V. E. que el privilegio finaliza el 17 de Mayo de 1856, despoja V. E. á la empresa que represento de dos años del goce de ese privilegio que legítimamente le corresponde.

La cual empresa ha invertido ingentes caudales en la adquisicion del ferrocarril de Lima al Callao, porque ha confiado en el valor indestructible de los documentos oficiales referidos.

Hoy, si se llevase adelante el decreto de V. E., quedarian sin ningun valor todos esos documen-

tos solemnes y estarian altamente comprometidos, si no perdidos en gran parte, los capitales invertidos en esa obra (*) que fué hecha en circunstancias muy difíciles, cuando nadie creia posible su realizacion y cuando todos presagiaban á los empresarios, señores Candamo y Oyague el mas tremendo contraste.

Como no es posible que ante la fuerza de estas consideraciones y sobre todo ante la ilustracion y rectitud de V. E. subsista el despojo,

A V. E. suplico se sirva revocar el decreto acotado que lo causa. Es de justicia etc.

Lima, Mayo 20 de 1875.—GUILLERMO P. YOUNG.

No ha lugar.

Lima, Junio 25 de 1875.

Visto nuevamente este expediente á mérito de la reconsideracion que solicita D. Guillermo P. Young, representante del ferrocarril de Lima al Callao, del decreto supremo de 18 de Mayo último, por el que se declaró que el privilegio de que está en posesion dicha empresa termina el 17 de Mayo del año venidero de 1876, y cuyo pedido funda en que, segun el contrato perfeccionado en 12 de Diciembre de 1848, los contratistas disponian de un plazo de cuatro años dos meses para concluir los trabajos de la línea, y que por lo tanto, el privilegio concedido de veinticinco años, solo debe contarse desde el dia en que debió terminarse la obra, esto es, desde el 12 de Febrero de 1853 y que por el decreto supremo de 22 de Junio de 1852 solo se declaró transitable y expedita la via del ferrocarril, mas no concluida, pues en esa fecha faltaban aun varias obras para la perfeccion del camino.

Y teniendo en consideracion:

1º Que las cláusulas 5ª y 26 del contrato celebrado entre el Gobierno y la empresa del ferrocaril de esta capital al Callao, el 4 de Diciembre de 1848, señalan el tiempo dentro del cual los contratistas deberian terminar la construccion de esa obra, bajo pena de multa y rescision del contrato, como precaucion indispensable para asegurar su realizacion, que de otra manera habria quedado por tiempo indefinido y á merced de los concesionarios.

2º Que las cláusulas 1ª y 2ª del referido contrato dicen explícitamente que los veinticinco años del privilegio y los noventa y nueve de la propiedad del ferrocarril, debian comenzar á contarse desde el dia en que este estuviese concluido y dado al servicio público.

3º Que el decreto supremo de 22 de Junio de 1852 citado por la empresa para probar que la línea no estaba concluida el 17 de Mayo de 1851, es contraproducente y extraño al caso, por cuanto este recayó en el informe de la comision que se creó para inspeccionar la línea, habiendo tenido por objeto especial dicha comision, como las posteriores que en repetidas épocas se han nombrado, aquietar al público siempre quejoso y desconfiado de la solidez y seguridad de la via, sus estaciones y material rodante.

4º Que de la devolucion del depósito de garantía, segun la resolucion de esa fecha, no puede desprenderse la consecuencia del principio del privilegio, por cuanto ese reembolso pudo haber sufrido re-

---

(*) *Ferrocarriles del Callao y Chorrillos.* —Vemos en un periódico de Lóndres que el producto líquido de estas líneas ha llegado en 1875 á 51,708 libras esterlinas, de las cuales 24,000 se han dado ya como dividendo, á razon de 3 %, líquido un saldo disponible de 27,708. Se proponia dar otro dividendo de 3 %, para que llegara al 6 %, por el año y pasar las 3,708 libras al presente año.

Al dar cuenta el presidente del directorio de este resultado se queja de la pérdida que ha hecho sufrir a la empresa en el cambio entre el Perú é Inglaterra, por causa de la depreciacion de los billetes, pérdidas que no han sido mayores porque se ha adoptado el sistema de hacer las remesas en productos peruanos.—El Comercio de 1º de Junio de 1876.

tardo por litigio ú otras causas, que de ninguna manera podian adelantar ó postergar el punto de partida del privilegio.

5º Que no puede darse por la empresa á la palabra "concluido," de la cláusula 1ª del contrato, la significacion estricta de *acabado perfeccionado* que reclama el representante Young en su pedido de reconsideracion del supremo decreto de 18 de Mayo próximo pasado, porque adoptando tales acepciones habria el derecho de declarar en el dia caduco y rescindido el contrato, por ser un hecho patente é innegable, que los paraderos y sus dependencias, cercos y otras obras accesorias no se hallan aun acabadas, y existir aparte de otros comprobantes, la declaracion de la empresa misma dada en su informe de Abril de 1861, de que en esa época faltaban en la estacion de Lima oficinas y almacenes que por hállarse comprendidas en las obligaciones impuestas por el contrato, debieron edificarse antes de espirar el término concedido para toda la obra.

6º Que los actuales accionistas del ferrocarril de Lima al Callao saben, por los datos que les fueron suministrados para que tuvieran idea precisa de sus derechos, que el privilegio debe terminar antes del 17 de Mayo de 1876, segun lo prueban las publicaciones impresas en la Gran Bretaña que obran en este ministerio, en las que está señalado el 5 de Abril de 1851 como el dia en que comenzó la explotacion del privilegio, y lo que realmente sucedió hasta los suburbios de Lima, concordante esto con los rendimientos obtenidos del tráfico de la línea, segun las cuentas de la empresa misma, publicadas en los diarios de esta capital por el accionista en ella D. Tomas de Vivero.

7º Que está igualmente comprobado el principio de la explotacion regular del expresado ferrocarril, por el informe documentado que antecede expedido por el Director general de correos en 16 del presente mes, segun el cual desde el 22 de Mayo del año memorado 1851 se confió al ferrocarril el trasporte de las balijas de la correspondencia oficial y privada, por cuyo servicio y desde esa fecha abona el Erario á la empresa la suma de cuarenta soles mensuales.

8º Finalmente, que está en el espíritu de los privilegios, que comiencen á contarse desde el dia en que principia la percepcion de frutos que ellos crean como justa remuneracion de los riesgos que pueden correr los capitales invertidos en las empresas nuevas ó de éxito dudoso.

Por estos fundamentos, se declara sin lugar la reconsideracion solicitada, quedando en todo su vigor el decreto de la materia de 18 de Mayo último, que fija el 17 de Mayo del año próximo de 1876 como término del privilegio de veinticinco años de que goza la empresa del ferrocarril entre esta capital y la ciudad del Callao:

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Queja de despojo.

Excmo. Señor.

Andrés Zenteno, á nombre de la empresa de los ferrocarriles entre Lima, Callao y Chorrillos, ante V. E., en la forma que mas haya lugar, ocurriendo á V. E., por querella de despojo, digo: Que, en virtud de los fundamentos de hecho y de derecho que paso á exponer, pido á V. E. se digne declarar que los decretos expedidos por el Supremo Gobierno, en 18 de Mayo y 25 de Junio de este año, estableciendo que el 17 de Mayo de 1876 termina el privilegio exclusivo concedido á la empresa que represento, para el trasporte de pasajeros y mercaderías entre Lima y el Callao, infieren despojo á dicha empresa; y que el Supremo Gobierno está en la obligacion de revocarlos, mante-

niendo á mi parte en la posesion del privilegio exclusivo que le corresponde por la línea de fierro entre Lima y el Callao, hasta la espiracion del plazo señalado en el contrato y en decretos posteriores, segun los cuales, ese privilegio exclusivo debe durar hasta 12 de Febrero de 1878.

Partiendo el Supremo Gobierno del supuesto de que el término del privilegio exclusivo concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, para el trasporte de pasajeros y mercaderías, solo fué de veinticinco años, contados desde el dia de la conclusion de la obra de ese camino, y del hecho mal averiguado y peor interpretado, de que el 17 de Mayo de 1851 llegó á la estacion de San Juan de Dios, en Lima, un tren de pasajeros que habia partido del Callao, ha declarado que el privilegio exclusivo referido termina el 17 de Mayo de 1876.

Esta resolucion, expedida sin controversia, y, algo mas, sin prévia audiencia de mi parte ni la del fiscal de V. E., priva de plano á la empresa que represento, de un año nueve meses, que le corresponden aun gozar del privilegio exclusivo que le fué concedido, tal vez como el único estímulo de acometer, por cuenta propia, sin garantía ni subvencion, una negociacion, que, si pudo ser, despues de hecha, algo alhagüeña para los primeros empresarios, no presentaba á su iniciacion sino los mas sérios peligros, hasta el extremo de que aterrorizados los capitalistas rehusaron tomar accion alguna, haciendo en contra de los empresarios los mas terribles augurios.

Felizmente, la cuestion que se debate es tan sencilla, que no se necesita sino juzgarla con imparcial criterio, poniéndola á la luz de los principios de justicia y de equidad, que son siempre las reglas mas seguras para la interpretacion de un contrato, para comprender cuán fundada es la presente reclamacion de mi parte.

En la escritura otorgada por el Supremo Gobierno á favor de los empresarios señores Candamo y Oyague, sobre construccion del ferrocarril entre Lima y el Callao, se expresa en el artículo 1º que se concedia á la empresa de ese ferrocarril el privilegio exclusivo, por el término de veinticinco años, para el trasporte de pasajeros y mercaderías; y que ese término empezaria á contarse (son palabras textuales) "desde el dia en que estuviese concluido el camino."

Nótese que en el contrato no se dijo que el privilegio se contase, una vez hecha la línea; no, se empleó un término mas especial, cual fué el de que se contaria desde el dia en que estuviera concluido el camino.

No desconoce el Supremo Gobierno que el privilegio no empezaba á correr sino el dia en que estuviese concluido el camino; pero pretende que el camino estaba concluido el 17 de Mayo de 1851, porque en ese dia llegó un tren de pasajeros á la estacion de San Juan de Dios.

Mas, si V. E. se detiene un instante en examinar este fundamento, que es cardinal, sobre el que reposan los decretos mencionados, verá V. E. que no hay nada mas equivocado.

Muy bien pudo ser que un tren llegara á San Juan de Dios el 17 de Mayo 1851, sin que por eso pudiera decirse que el camino estaba concluido. Podia ser, como efectivamente sucedió, que las locomotoras anduvieran sobre los rieles, pero que faltase, como indudablemente faltaba en aquella fecha, lastrar, recorrer, asegurar, perfeccionar, examinar completamente el estado de la via, y luego declararla expedita para el servicio público.

V. E. sabe que en un ferrocarril se construyen los terraplenes, se colocan, en seguida, los durmientes y rieles, y que, luego que estos estan puestos, la locomotora los re-

corre, para facilitar la continuacion de los trabajos.

De modo que, aunque los rieles del ferrocarril de Lima al Callao hubiesen estado puestos hasta San Juan de Dios, y hubiese pasado sobre ellos un tren, no por eso puede aseverarse que estaba concluido el camino.

El hecho de que hubiese llegado á San Juan de Dios, en 17 de Mayo de 1851, un tren de pasajeros, sin que hubiese estado concluido el camino, se explica perfectamente.

Desde que los rieles de la via de fierro llegaron al punto llamado Molino de Gato, muy afuera de portadas, fué tal la afluencia de gente que, por natural novedad, se iba hasta ese punto y se embarcaba en los carros, que, para moderar su ardor, y, sobre todo, por evitar desgracias, fué preciso regularizar la marcha de los convoyes. En tal estado de cosas, se colocaron los rieles hasta San Juan de Dios, y el tren pasaba sobre ellos, sin que el camino estuviese concluido.

Igual cosa sucedió con el trasporte de la correspondencia: fué preciso hacerlo, aunque el camino no estaba concluido.

Por esto es que, aunque los empresarios dieron aviso al Supremo Gobierno de que los rieles estaban colocados hasta San Juan de Dios, sin embargo, aquel no consideró concluido el camino.

V. E. sabe que un ferrocarril no puede ser abierto al servicio público, miéntras, de un lado, no esté completamente concluido, y, del otro, no lo haga examinar el Gobierno y no lo declare abierto y expedito al servicio público.

Esto no es una novedad: aunque en el ferrocarril de Lima á Chancay estaban colocados los rieles hasta este último punto, y, aunque los trenes transitaban sobre ellos, sin embargo, no se dió por concluido el camino, sino cuando, despues de reconocido, lo declaró el Supremo Gobierno abierto y expedito al servicio público.

Si, despues de las consideraciones expuestas, quedase todavia alguna duda sobre la significacion del hecho de que vengo ocupándome, quedaria completamente disipada con el tenor de los documentos oficiales adjuntos.

En efecto, el Supremo Gobierno dice: que, en 17 de Mayo de 1876, termina el privilegio exclusivo á favor de la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, porque se asevera que, en igual fecha de 1851, entró el primer tren á la estacion de San Juan de Dios, y que, por consiguiente, en esa fecha estaba concluido el ferrocarril.

Pues bien, de los documentos oficiales que en copia certificada adjunto á este escrito, consta que aunque es efectivo que un tren llegó á San Juan de Dios el 17 de Mayo de 1851, sin embargo, no estaba en esa fecha concluido el camino, ni lo estuvo sino año diez meses despues.

En efecto, segun parece á f. 4 de dicha copia certificada, en 15 de Mayo de 1851, el prefecto de este departamento, coronel don Juan Nepomuceno Vargas, se dirigió al Ministro de Gobierno y Obras Públicas, exponiéndole: que estaban ya colocados los rieles del camino de fierro en toda la extension que tenian que recorrer los carros desde el Callao hasta San Juan de Dios; que, por consiguiente, eran ya inútiles los presidiarios que habian sido puestos á disposicion de la empresa, hasta la conclusion del camino; y pidiéndole le fueran devueltos los referidos presidiarios. El señor Ministro de Gobierno pidió informe á los empresarios, quienes al evacuarlo, manifestaron, en el oficio de f. 5, su fecha 17 de Mayo de 1851, que, aunque en ese dia habia llegado una locomotora á San Juan de Dios, *el camino no estaba concluido, porque no estaban plantificadas las líneas del términus, y el despacho se hacia en la calle.*

Llamo la atencion de V. E. há-

cia esta circunstancia: en 17 de Mayo de 1851, fecha en que dice el Supremo Gobierno que estaba concluido el ferrocarril de Lima al Callao, consta que el despacho se hacia aun en la calle y que no estaban plantificadas las líneas de términus.

Como, en vista del oficio referido de los empresarios del ferrocarril de Lima al Callao, el Supremo Gobierno exigiera expresasen terminantemente si el camino, estando inconcluso, ofrecia toda la seguridad necesaria, aquellos, en 30 de Mayo de 1851, pasaron al señor Ministro de Gobierno el oficio de f. 5 de las copias acompañadas, en que, expresando el estado de la obra y todas las precauciones adoptadas para el tráfico, manifestaron que, aunque estaba sin concluir la obra, ofrecia bastante seguridad.

El Supremo Gobierno instó para que los empresarios expresáran terminantemente cuándo quedaria concluido el camino.

Entonces, los empresarios, por el oficio de f. 6, expusieron: "que, despues de haber consultado con su ingeniero, podian asegurar que la línea estaría concluida antes de terminarse el plazo concedido para su construccion; que faltaba todavia la perfeccion de la nivelacion de los rieles; que no se aguardaría que las estaciones estuviesen concluidas, (*) y que por consiguiente, dentro de poco tiempo tendria lugar la formacion del acta en que se acreditase la fecha, desde la cual corria el privilegio y la propiedad del camino."

Es un hecho, pues, indiscutible ante el tenor de los documentos oficiales acotados, que en Junio de 1851, no estaba concluido el ferrocarril, y que, en consecuencia, no puede suponerse que el privilegio exclusivo, que solo comenzaba á correr cuando estuviera concluido el camino, hubiera comenzado á correr en 17 de Mayo de 1858, antes de que dicho camino hubiera estado concluido.

Lo expuesto no admite réplica.

Pero, hay mas.

Cuando, en 1852, nombró él Supremo Gobierno una comision para que examinara si el ferrocarril estaba concluido, resultó que no lo estaba; y, el mismo decreto de 22 de Junio de 1853, en que se declaró abierto al servicio público el ferrocarril de Lima al Callao, revela la existencia de ese hecho, de no estar aun concluido, sino únicamente transitable ese camino.

El término para la duracion del privilegio exclusivo no ha podido ser contado sino inmediatamente despues de concluido el término concedido para su construccion, porque, como lo he hecho notar en los documentos acotados, los empresarios no se comprometieron á dar por concluido ese camino, sino dentro de ese término, relegando el principio del término del privilegio exclusivo, á la formacion de una acta que eliminara toda cuestion.

Es evidente que, en el artículo 1º del contrato que, en Diciembre de 1848, celebró el Supremo Gobierno, prévia autorizacion legislativa, con los empresarios señores D. Pedro Gonzalez Candamo y don José Vicente Oyague, sobre construccion del ferrocarril entre Lima y el Callao, se estipuló que el privilegio exclusivo duraria el término de veinticinco años, que comenzaria á contarse desde el dia en que estuviera concluido el camino. Pero tambien lo es que en el artículo 5º se expresó: que la empresa se obligaba á concluir y poner expedito el camino, en el término de tres años, contados desde el dia en que su agente en Inglaterra recibiese la noticia del supremo decreto aprobatorio del contrato; entendiéndose este plazo, salvo los casos fortuitos de guerra, fallecimiento del ingeniero ú otros fortuitos.

El contrato referido quedó per-

(*) Véase el oficio del Prefecto pág. 370.

feccionado en 12 de Diciembre de 1846.

Atendiendo á que la comunicacion con Europa no era, en 1848, tan rápida como la es hoy, se necesitaba, por lo menos, dos meses para que la noticia del decreto aprobatorio del contrato pudiese llegar al agente de los empresarios de Inglaterra.

De suerte que el plazo de tres años de que se habla en el artículo 5º era propiamente de tres años dos meses, ó, mejor dicho, no comenzaba á correr los tres años del plazo, sino dos meses despues de ajustado el contrato.

Como se habia estipulado en el artículo que quedarian á salvo los casos fortuitos, por ejemplo, la enfermedad del ingeniero, y, como el que los empresarios hicieron venir de Inglaterra, sufrió una enagenacion mental, esclarecido el hecho en un expediente que debe existir archivado en el respectivo ministerio, el Gobierno prorogó por seis meses mas el plazo para la construccion del camino.

Así, este término de tres años dos meses, subió á tres años ocho meses.

Y, como, ademas, segun lo estipulado en el artículo 26, los empresarios tenian á su favor los otros seis meses que les concedia ese artículo, en el caso realizado de que la obra se emprendiera y continuara con toda actividad, el plazo para la conclusion del camino era, segun lo terminantemente estipulado en el contrato y lo expresado en el decreto supremo referido, de cuatro años y dos meses.

Habiendo empezado, pues, ese término para la construccion del camino en 12 de Diciembre de 1848 espiraba en 12 de Febrero de 1853; y, estando estipulado que el término del privilegio exclusivo no correria sino despues de concluido el camino, es evidente que este término no pudo empezar á correr sino en 12 de Febrero de 1853, y que por consiguiente, no finaliza sino el 12 de Febrero de 1878.

Como es indestructible la fuerza de estas demostraciones, el Supremo Gobierno pretende que el privilegio exclusivo caduca en 17 de Mayo de 1876, porque se dice que, en los prospectos que la empresa, al constituirse en sociedad anónima, emitió al público, expresó que el privilegio exclusivo habia comenzado á correr desde 1851.

Pero este hecho, cuya verdad no está del todo averiguada, no influye en nada en el éxito de la cuestion.

No es una confesion debidamente prestada. No es tampoco una renuncia ó abdicacion de derechos: es, á lo mas, un error de hecho, que no desvirtúa la existencia del derecho que tiene la empresa del ferrocarril para gozar del privilegio exclusivo por todo el tiempo que legítimamente le corresponde.

Ni en la ley ni en el derecho, el error ó equivocacion simplemente de hecho en que incurra uno de los contratantes, puede comprometer sus derechos claros y legítimos, ni menoscabarlos, mientras no haya una renuncia expresa, renuncia ó abdicacion que jamas ha hecho mi parte.

Esta no pide sino que se le reconozcan sus derechos, que adquirió por un contrato solemne y cuya existencia ha sido ratificada en documentos oficiales posteriores.

Por todo lo que—

A V. E. suplico que, teniendo por interpuesta la querella de despojo, se sirva proveer y mandar como llevo pedido y es de justicia etc.—Lima, Octubre 13 de 1875.—E. A. DEL SOLAR.— ANDRES ZENTENO.

Informe del señor Ministro de Gobierno.

Lima, Enero 24 de 1876.

Señor Presidente de la Excma Corte Suprema de Justicia.

Tengo el honor de absolver el

informe que, con fecha 30 del pasado mes de Diciembre, se sirve US. recabar de este ministerio, en la querella que ante el Supremo Tribunal ha interpuesto D. Guillermo P. Young, representante de la empresa del ferrocarril entre esta capital y el puerto del Callao, por suponer que infiere despojo á los derechos de esta el decreto de 18 de Mayo de 1875, en que se fijó el término del privilegio otorgado á la expresada compañia para la explotacion de la via férrea de su propiedad entre Lima y el Callao.

Ante la evidencia de las consideraciones que sirven de fundamento á los decretos de 18 de Mayo y 25 de Junio del año anterior, que en copia auténtica acompaño á este informe, no esperaba el Gobierno se iniciase una accion judicial, para hacer valer pretendidos derechos por parte de una empresa que ha descuidado casi todas las obligaciones que contrajo, y que solo una tolerancia mal apreciada y peor correspondida ha podido mantener en el goce de excenciones y privilegios que estrictamente han caducado. Pero ya que esto ha sucedido, fácil me será manifestar que las resoluciones del Poder Ejecutivo estan ajustadas á las estipulaciones del contrato celebrado para la construccion del ferrocarril aludido, á los derechos realizados en ejecucion de dicho contrato, á los preceptos del derecho y á las exactas deducciones del buen sentido.

La compañia del ferrocarril entre Lima y el Callao, adquirió el derecho de explotar durante veinticinco años esa línea con exclusion de cualquiera otra empresa semejante. En el contrato se estipuló, como era natural, la época en que debia empezar el privilegio, quedando correlativamente señalado el plazo de la espiracion, que no podia ser otro que el dia en que se cumpliese el período pactado. La empresa contará muy pronto veinticinco años de posesion y ejercicio de la exclusiva, pues, desde Abril de 1851, sin interrupcion de un solo dia hasta hoy, ha recibido del público el pago del servicio que le ha prestado con su industria de trasporte privilegiado.

Al Poder Administrativo, como encargado de velar sobre el cumplimiento de los contratos y de las obligaciones pactadas con el Estado, correspondia determinar, en vista de las estipulaciones del convenio y de los hechos realizados, la fecha desde la cual debia contarse el privilegio y la consiguiente de su terminacion; y en uso de esa potestad, que no es siquiera permitido poner en duda, resolvió ser la primera el 17 de Mayo de 1851, y el 17 del mismo mes de 1876 la segunda. Esta resolucion del Gobierno tanto mas justificada y necesaria, cuanto que del expediente consta haber eludido siempre la compañia, con excusas falaces, manifestar el dia en que consideraba haber dado principio al tráfico, no es por su naturaleza de aquellas que pueden motivar una accion posesoria, ó de despojo, pues no tiende á menoscabar, ni en su virtud se menoscaba, el privilegio de la empresa desde que esta gozará mas de veinticinco años de explotacion privilegiada, contados desde Abril de 1851, fecha en que, como va dicho, principiaba para ella la percepcion de frutos, dato que es de notoriedad pública, que lo ha revelado el accionista D. Tomas de Vivero y que debe, ademas, existir en los propios libros de la empresa. El objeto de la expresada resolucion era fijar un período, que habia el derecho perfecto y el inexcusable deber de determinar en guarda de los intereses públicos, y así lo hizo el Gobierno, con plena conciencia de la rectitud de sus procedimientos y de la incontestable legitimidad de las facultades que ejercia.

La empresa del ferrocarril que hasta el 17 de Mayo próximo gozará de su exclusiva, durante vein-

ticinco años efectivos, no puede afirmar que ha sido desposeida de nada, y al pretender con argumentaciones fútiles que no se cuenten en el privilegio, dos de dichos años, cualquiera que sea la razon que alegue; no controvierte un despojo, sino que intenta se le amplíe á dos años mas su privilegio, y, por lo mismo, es inadmisible la querella que ha interpuesto. Esto lo encontrarán US. y ese Supremo Tribunal extensamente corroborado en los fundamentos que motivaron los decretos de 18 de Mayo y 25 de Junio del año último, de que pasó á ocuparme.

El artículo 1º del contrato celebrado entre el Gobierno y la sociedad empresaria, establece que el privilegio exclusivo que se concedió á aquella por el término de veinticinco años para construir un ferrocarril entre Lima y el Callao, con el objeto de trasportar pasajeros y mercaderías, empezaba á contarse desde el dia que estuviese concluido el camino. Se fijó, ademas, como era indispensable y para evitar que la concesion se hiciese ilusoria, un término prorogado despues, dentro del cual debian empezarse y concluirse los trababajos, so pena de multa y caducidad del contrato. El dia en que estuviese finalizada la obra, dentro de dicho término, era pues, el punto de partida del privilegio; y su extincion dependia de dos circunstancias: de *no realizarse la obra dentro del período convenido* ó del *vencimiento de los veinticinco años de la explotacion.* Segun esto, la cuestion está reducida á saber, cuándo debe considerarse concluido el camino, si en la fecha desde la cual estuvo expedita la via, y la empresa estableció un tráfico regular no interrumpido, recibiendo del público el pago que le garantizaba la exclusiva, ó desde el dia en que debiera concluirse y perfeccionarse la obra, que consiste, no solo en la via de comunicacion, sino en los talleres, depósitos, estaciones, carros, telégrafos, casas de guardianes señales ópticas, oficinas y demas dependencias necesarias para el buen servicio de la explotacion y la comodidad y seguridad de los pasajeros. En el primer caso, que es razonable y justo, está comprobado, como adelante tendré ocasion de hacerlo notar, que el 17 de Mayo de 1851 entró á la estacion de San Juan de Dios, en Lima, en el término de la línea, el primer tren con pasajeros de paga que partió de la estacion del muelle del Callao, principio de la misma línea; esto es, que en esa fecha, y aun antes de ella, y *desde entonces hasta hoy*, ha hecho la empresa el tráfico regular y remunerado, que constituye el objeto del privilegio, y por tanto, que ella marca el principio de este. Cualquiera época posterior que se fijase ampliaria dicho privilegio en el exceso del tiempo que mediara entre esta y el 17 de Mayo de 1851, en que efectivamente empezó la empresa á explotar la concesion en toda su longitud y á percibir todas las utilidades que aquella le asegura.

En el segundo caso, que es el invocado por el representante de la compañía, la exclusiva ha caducado á tenor de sus mismas estipulaciones y por ministerio de la ley que ampara los derechos del Estado, pues en los veinticinco años corridos, desde que se otorgó la concesion hasta la fecha, no solamente no han sido perfeccionadas las obras, sino que ni siquiera se ha dado fin á muchas de las comenzadas ni principio á otras que, como algunas de las enumeradas, toda empresa de ferrocarril tiene el ineludible deber de llevar á cabo.

A la vista de todos están los edificios inconclusos, los terraplenes angostos, en lugar de los de doble ancho pactados, las ramadas descubiertas ó depósitos provisionales aun para la carga en la estacion de San Juan de Dios, la falta absoluta de ellas en la del Callao, el estrecho recinto de las estaciones,

mientras tiene dados en locacion edificios que se le adjudicaron gratuitamente, y otros á costa del Estado, para el mejor servicio del público, la garita que sirve de estacion en Bellavista, el paradero á la intemperie de Santa Rosa é innumerables omisiones, defectos y alteraciones mas, en el cumplimiento del contrato.

En diferentes ocasiones, á mérito de las quejas elevadas al Gobierno y á las municipalidades por los pasajeros que frecuentan la línea entre esta capital y el Callao, ha sido necesario nombrar comisiones facultativas, para cerciorarse del grado de seguridad que ofrecia aquella. Desde la que se organizó en 1852 hasta la de la fecha mas reciente, sus informes han revelado siempre numerosos defectos en la via, en el material rodante y en el servicio; y á todas las gestiones oficiales, intentadas en consecuencia de las expresadas investigaciones, ha contestado la empresa, como sucedió muy notablemente en Abril de 1861, que en esa época faltaban en la estacion de Lima, almacenes, oficinas etc. Esto sucedia diez años despues de empezada la explotacion, así es que, si se consintiese en la doctrina del representante de la empresa, de que, mientras no estén *terminadas y perfeccionadas* todas las obras, no corre el privilegio, sería preciso admitir que no habia empezado aun en 1861, en que existian obras pendientes, que no empezaria en la actualidad, en la que tantos trabajos inconclusos subsisten, ni llegaria el dia que pudiera considerarse como el primero en la exclusiva, lo que importaria reconocer en la empresa el derecho de hacer interminable su privilegio.

Todo lo expuesto conduce de un modo necesario á este dilema: ó reconoce la empresa la fecha del 17 de Mayo de 1851, fijada por equidad en su favor, despues de mes y medio de percepcion de frutos en los suburbios de San Jacinto, como punto de partida del privilegio, y en este caso, termina el 17 de Mayo próximo; ó declara el Gobierno la caducidad inmediata del contrato, por falta de cumplimiento de parte de aquella, y entónces la exclusiva deja de existir de hecho, y la compañía no ha tenido derecho de acogerse á sus beneficios en el período trascurrido.

Si alguna razon mas fuese necesaria para persuadir de que el camino estaba en explotacion, á pesar de faltar algunas obras, sería bastante recordar el decreto de 22 de Junio de 1852, invocado por la empresa en apoyo de sus pretensiones, no obstante de que en sus motivos y en su letra las contraría abiertamente. Ese decreto expedido, no con el objeto de fijar el principio de la explotacion del privilegio, sino de llenar las exigencias de un reconocimiento, y resolver la solicitud de los empresarios, á fin de que se les devolviese el depósito constituido por ellos en garantía del cumplimiento de sus obligaciones, párte de estos dos fundamentos: 1º *ser notorio que el camino estaba transitable;* 2º *que se hallaba abierto al público el servicio de los coches.* Reconoce, como se ve, que esos dos hechos preexistian, sin determinar desde cuándo tenia esto lugar; mas no establece ni podia establecer que empezaban á tener efecto desde ese momento. La declaracion que fundada en dichos considerandos, se hace de estar expedita la via del ferrocarril es, como lo dice el decreto, para los efectos consiguientes, á saber, para la devolucion de la garantía, que era el asunto de la solicitud.

El Gobierno no resolvió ni pudo entrar en su ánimo resolver, que el 22 de Junio de 1852 *se abria al público el servicio de los coches,* puesto que en esa fecha tenia conocimiento de numerosos hechos, y habia prestado su aprobacion á señalados actos oficiales anteriores, en relacion con la empresa, que acreditaban estar expedito el tráfico

desde mucho antes. Así, en efecto, los anuncios de los diarios, las comunicaciones particulares y oficiales cambiadas con motivo del movimiento del expresado ferrocarril, las cuentas de la misma compañía publicadas por el accionista D. Tomas Vivero, y otros muchos testimonios de carácter fehaciente, atestiguan que el servicio regular de trenes entre la estacion del Callao y el paradero provisional de San Jacinto, en Lima, empezó el 5 de Abril de 1851, y que desde el 17 de Mayo del mismo año hasta el dia, han corrido con idéntica regularidad los trenes de paga entre el puerto indicado y la estacion final de San Juan de Dios.

Tan evidente era para los mismos empresarios, que el tráfico iniciado el 17 de Mayo de 1851, constituía el *servicio regular y permanente de la explotacion ordinaria*, y sobre esto llamo muy particularmente la atencion de ese Supremo Tribunal, que ajustaron en esa época un contrato con la Direccion general de correos, para el trasporte de las balijas entre las dos ciudades, unidas por el ferrocarril, contrato que mereció la aprobacion del Gobierno y cuya existencia y pormenores se manifiestan en las copias certificadas que, anexas al decreto de 25 de Junio citado, obran en este expediente para conocimiento de esa Corte. Por dicho convenio se obligó la compañía á portear *diariamente y en todos los trenes* las balijas, *mediante la compensacion de cuarenta soles mensuales.* ¿Cómo podria haber contraido la empresa del ferrocarril la obligacion de trasportar las balijas del correo, miradas como sagradas en todo país civilizado, ni recibir el precio de sus servicios, si no existia en la fecha mencionada y á partir de ella, una comunicacion sistemada entre las dos poblaciones? Ni siquiera puede hacerse la suposicion desfavorable á la compañía del ferrocarril, de haber aceptado ese compromiso sin estar en aptitud de llenarlo, porque al Gobierno y al público es constante el hecho de que, *desde Mayo de* 1851, *hasta el dia, no ha dejado la empresa de conducir las balijas.*

En las diferentes enagenaciones que se han hecho de la exclusiva, cuya duracion se pretende ampliar á la sombra de un pretendido despojo, no ha podido prescindirse de hacer conocer á los accionistas ingleses el principio y el término de ella, puesto que de esa circunstancia dependia principalmente el valor estimativo de la empresa. Existen publicaciones hechas en la Gran Bretaña, con motivo de la última trasferencia de los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos, cuya autenticidad no negará el representante de la empresa, desde que vienen de su directorio, y que señalan como fecha en que *empezó la explotacion* de la línea del Callao, no siquiera el 17 de Mayo que, como he dicho, fijó por equidad el Gobierno, sino el 5 de Abril de 1851. La verdad de este aserto puede comprobarse con una declaracion jurada del citado representante.

Las consideraciones expuestas me permiten formular la siguiente conclusion:

Que la accion restitutoria de despojo intentada por el representante de la compañía del ferrocarril entre Lima y el Callao, es impertinente, pues, habiendo poseído y aprovechado, para el 17 de Mayo de 1876, por mas de veinticinco años la explotacion privilegiada que se le concedió, no se le ha privado de ningun derecho; y que la Excma. Corte Suprema debe declararlo así.

La ley, la razon y la conveniencia pública justifican los actos del Gobierno en el asunto que motiva este informe, y no dudo de que, en su ilustracion y rectitud, lo reconocerá así la Corte Suprema que US. dignamente preside.

Dios guarde US.—AURELIO GARCIA Y GARCIA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Adjunto podria abstenerse de entrar en nuevas consideraciones, para manifestar que es infundada la querella de despojo, entablada por la empresa del ferrocarril entre esta capital y el puerto del Callao, contra el Supremo Gobierno, con motivo de los supremos decretos que fijan el término del privilegio, pues las que expone el señor Ministro de Gobierno, en su informe del 24 próximo pasado, y las que sirven de fundamento á los decretos de 18 de Mayo y 25 de Junio de 1875, persuaden de que el Supremo Gobierno ha procedido con estricta sujecion al contrato, al señalar como término del privilegio el 17 de Mayo de 1876.

Suponiendo, por un momento, que no fueran claras las estipulaciones relativas á las en que debia empezar y espirar el privilegio de la empresa, los principios generales del derecho y del buen sentido, bastarian para señalar con certeza las indicadas fechas. Es incuestionable que la mente de los contratantes fué la de conceder y gozar del privilegio, durante veinticinco años de explotacion regular. Si es un hecho averiguado, y no contradicho por la empresa, que, en 17 de Mayo de 1851, recorrió toda la línea y entró á la estacion de San Juan de Dios el primer convoy de pasajeros de paga, y que, desde entónces, ha continuado la empresa obteniendo los provechos de su industria, no puede ponerse en duda que, en 17 de Mayo de 1876, termina el referido privilegio.

Pero no es necesario apelar á tales consideraciones, para llegar á la misma conclusion: el contrato señala con evidencia la misma fecha. Las clánsulas 1ª y 2ª dicen: que el término del privilegio y de la propiedad, se contarian desde el dia en que el camino estuviese concluido y al servicio del público. Estas dos condiciones se explican la una por la otra, y determinan la fecha del principio de la exclusiva, en el caso de que alguna de las dos fuese de dudosa averiguacion. Segun ellas, pues, se debe reputar concluido el camino desde el dia en que sirvió al público. Posible es que, en ese dia, no estuviese perfeccionada la via, terminadas algunas de las obras accesorias, y ni aun comenzadas otras; pero no es esta, sin duda, la interpretacion natural de la palabra conclusion, empleada en el contrato, para señalar la fecha del comienzo del privilegio. La conclusion de que se habló entónces, fué sin duda aquella en virtud de la cual podia el ferrocarril entregarse al servicio público, y ser el orígen del lucro de la empresa.

Son incontestables las consideraciones que en apoyo de lo que afirma este ministerio, expone el señor Ministro en su dictámen. La fijacion de un término para realizar la obra, fijacion que es indispensable en todo contrato en que se estipula hacer algo, no es como lo pretende la empresa, el punto de partida del privilegio. Antes de la espiracion de ese término pudo, y así sucedió en efecto, estar el ferrocarril expedito para el tráfico público, y proporcionar á la empresa las utilidades que se prometia. Espirado este término, pudo suceder, y así ha sucedido tambien, que la via no estuviese perfeccionada, ni concluidas las obras pendientes y ni aun comenzadas otras, á que la empresa estaba obligada. De manera, que si la espiracion del plazo fijado para que la obra quedase perfeccionada, debiera ser la del comienzo del privilegio, se incurriria en el absurdo de admitir que la empresa del ferrocarril del Callao, aun no ha comenzado á explotarlo en razon de que la obra no ha sido perfeccionada, como lo ha confesado la misma empresa en diferentes ocasiones, siendo una de ellas en Abril de 1861, segun el manifiesto del señor Ministro.

Los cómputos en que entra la empresa querellante, para concluir que el principio del privilegio fué el 12 de Febrero de 1853, y que, por consiguiente, no finaliza sino el 12 de Febrero de 1878, descansan todos en la confusion inaceptable de la fecha en que, conforme al contrato, la obra y todos sus anexos debieron quedar concluidos y perfeccionados, y aquella en que estuviese en estado de entregar el ferrocarril al servicio público, aun faltando algunos detalles. Esa confusion es inaceptable, segun lo ha manifestado el Adjunto y, por lo mismo, no encuentra en el escrito de querella ninguna razon que la funde, y reproduciendo, como lo ha dicho al principio, las demas consideraciones del dictámen del señor Ministro de Gobierno, opina que V. E. debe declarar sin lugar la querella de despojo.

Lima, Febrero 4 de 1876.—VILLARÁN.

Resolucion de la Corte.

Lima, Febrero 19 *de* 1876.

Vistos: de conformidad con lo que opina el ministerio fiscal, y teniendo en consideracion: que por las cláusulas primera y segunda del contrato celebrado en cuatro de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y ocho, entre el Supremo Gobierno y la empresa del ferrocarril del Callao, se estipuló expresamente, que el término del privilegio de veinticinco años, concedido á la empresa, y el de los noventa y nueve de la propiedad del camino, debian empezar á correr y contarse desde que el camino estuviese concluido y entregado al servicio público: que esta última frase de la cláusula explica satisfactoriamente el sentido en que los contratantes entendian la condicion requerida, para que empezasen á correr los términos de la duracion del contrato, esto es, que la línea pudiera ser explotada regularmente con el tráfico de pasajeros y carga; que del tenor mismo del escrito de querella, así como de los documentos que ha remitido el señor Ministro de Gobierno, con su informe, resulta probado que, en Abril de mil ochocientos cincuenta y uno, llegó á esta capital el primer tren, con pasajeros del Callao, y que, desde el mes de Mayo, se hizo sin interrupcion y con regularidad el tránsito de los trenes del Callao á la estacion de San Juan de Dios, de Lima; habiendo celebrado la empresa, en este último mes, un contrato con la Direccion de correos, para la conduccion de la balija; que la empresa no desmiente el hecho muy notable de haber publicado sus prospectos, cuando se constituyó en sociedad anónima, expresando en ellos, que el privilegio exclusivo habia comenzado á correr desde mil ochocientos cincuenta y uno; que, en su virtud, al declarar el Supremo Gobierno, en el decreto de diez y ocho de Mayo del año próximo pasado, que en igual fecha de este año termina el plazo de los veintiun años, que se estipuló en el contrato, para la explotacion exclusiva de la línea férrea del Callao á Lima, no ha inferido despojo de sus derechos á la empresa querellante; que á las consideraciones expuestas anteriormente, se agrega la muy poderosa, de que estando la empresa del ferrocarril del Callao á Lima en actual posesion y goce del privilegio, no está expedita la accion de despojo, que concede al artículo mil trescientos sesenta y seis del Código de Enjuiciamientos. Por estos fundamentos: declararon infundada la querella de despojo interpuesta por la empresa del ferrocarril de Lima al Callao contra el Supremo Gobierno y que este no le ha inferido despojo con la expedicion del supremo decreto de diez y ocho de Mayo de mil ochocientos setenta y cinco; y mandaron que, eje-

cutoriada esta resolucion, se saque testimonio en forma de ella, y se le remita al Supremo Gobierno para los efectos legales.—MUÑOZ.—CISNEROS.—SANCHEZ.

Se publicó conforme á la ley, de que certifico. — JUAN E. LAMA.

*** Esta sentencia fué confirm da en la segunda sala, y el fer carril de la Oroya instaló su tráf con un tren el dia prefijado, a cuando sus estaciones no están co cluidas.

El tráfico definitivo se fijó pa el mes de Julio de 1876.

Ferrocarril de Lima á Chancay.

Propuesta para su construccion.

Excmo. Señor.

El ciudadano peruano Modesto Basadre, ante V. E. respetuosamente expongo: que haciendo uso del ofrecimiento hecho en aviso oficial á todos los que quieran construir ferrocarriles, y contando con los medios para llevar á cabo una empresa de esta naturaleza, ocurro á V. E. para que se digne otorgarme el permiso y las demas concesiones necesarias para establecer, de mi cuenta y riesgo y en mi provecho, un camino de fierro entre esta capital y el valle y puerto de Huacho, en los términos siguientes:

1º El Gobierno permitirá y autorizará la construccion de un camino de hierro de mocion á vapor que ponga en comunicacion la ciudad de Lima con el puerto y valle de Chancay, con el derecho de extenderlo hasta el puerto y valle de Huacho y Huaura, concluida que sea la línea que se establezca hasta Chancay, pudiendo extender la empresa sin necesidad de nuevo privilegio las ramificaciones que crea convenientes de cualquier punto y á cualquier lado de la línea, y aun hasta llegar á cualquier punto de la costa entre el Callao y Huacho, exceptuando el Callao.

2º El camino será construido con la perfeccion y la solidez necesarias, estipulándose expresamente que los rieles, durmientes, remaches, cepos, llaves y demas piezas de hierro ó madera serán de la calidad y solidez que se acostumbran en los ferrocarriles de Inglaterra ó los Estados Unidos.

3º El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él antes de abrirse al tráfico, por un ingeniero del Estado. Podrá ordenar el mismo reconocimiento en cualquiera época que lo estime conveniente y hará conocer á la empresa los defectos ó faltas que se descubran, para que los repare.

4º Los trabajos entre Lima y Chancay empezarán dentro de los primeros dos años contados desde el dia que se otorgue la concesion y terminarán á los cuatro de la misma fecha, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor que entorpezcan ó impidan la ejecucion

de la obra. Caducará de hecho la concesion si al espirar los primeros dos años no hubiesen comenzado los trabajos por culpa del empresario ó si despues de comenzada la obra pasan seis meses sin continuarla, excepto si es por casos fortuitos ó de fuerza mayor.

5º Si la empresa necesitare emplear ú ocupar terrenos de manos muertas, reconocerá el valor justipreciado de aquellos en acciones enagenables que gozarán de los mismos privilegios y optarán á los mismos dividendos de ganancias ó pérdidas que las acciones de los demas interesados. El ferrocarril podrá ocupar los caminos actuales dejando el espacio necesario para el tráfico de bestias y tomando las medidas convenientes para la seguridad del público.

6º En el caso de ser preciso el uso de propiedades particulares y de negarse los dueños á entrar en arreglos equitativos con la empresa, el Gobierno facilitará su adquisicion conforme á las leyes relativas á la expropiacion forzosa, sin que las cuestiones que se susciten puedan formar embarazo para la prosecucion de la obra, debiendo franquearse desde luego el paso de la línea á la empresa.

7º El Gobierno otorgará á la empresa el privilegio exclusivo de trasportar pasajeros y carga durante el término de 25 años por camino de hierro, sea de mocion á vapor ó animal, entre Lima y Huacho y las circunvenciones á que se extiendan las ramificaciones de que habla la cláusula primera. El término del privilegio se contará desde que se abra al tráfico la línea.

8º La misma empresa gozará de la propiedad de las líneas y de todo lo que comprende el objeto de ella por todo el tiempo del privilegio y setenta y cuatro años mas, contados desde la espiracion de aquel, pasando á los noventa y nueve años el camino y todo el material de la empresa á ser de la exclusiva propiedad del Estado.

9º La empresa podrá importar, libres de derechos, todos los materiales necesarios para la construccion del camino, sus oficinas y su equipo fijo y movible, pagándose despues los que correspondan segun arancel á todos los artículos que se introduzcan para el servicio de ella; y estará exenta de toda contribucion directa ó indirecta, ordinaria ó extraordinaria durante el término del privilegio.

10. Los empleados y peones al servicio de la empresa estarán exceptuados del servicio militar.

11. Se autoriza á la empresa para construir y explotar muelles en los puertos de Chancay, Huacho y los demas adonde lleguen ramales de la línea, ó á la línea principal, sometiendo con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno las tarifas que en el servicio de esos muelles se establezcan, y construyendo la empresa de su cuenta las garitas en que debe establecerse el resguardo.

12. Los objetos pertenecientes al Gobierno, los sacos de la correspondencia y los equipajes del ejército no serán gravados con derecho alguno por el uso de los muelles.

13. La empresa formulará sus tarifas de fletes y pasajes por e ferrocarril y será por pasajeros en coche de primera clase, cinco centavos de sol por milla; por pasajeros de segunda clase, ó en coche de segunda clase, tres centavos de sol por milla; por quintal de carga uno y medio centavos de sol por milla, y por animales en ningun caso mas de lo que actualmente cuesta trayéndolos de las haciendas hasta Lima y haciendo uso de los vapores.

14. Las tropas, empleados nacionales que marchen en comision del servicio público y las balijas de correo se trasportarán gratis. Las cargas pertenecientes al Estado pagarán el cincuenta por ciento menos que las de los particulares. Oportunamente se celebrará entre el Gobierno y la empresa un acuerdo que ponga á cubierto los intere-

ses de esta contra los abusos que se puedan cometer.

15. Antes de abrir el camino al tráfico, la empresa someterá al Gobierno, para su aprobacion, un reglamento relativo al servicio del ferrocarril y otro al de los muelles, los que serán observados por la empresa, y las autoridades locales cuidarán de que se cumplan por todos.

16. La empresa no responde por los daños que por casos fortuitos sufran las personas, mercaderias ó animales que conduzcan los trenes; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia comprobada de sus empleados, la responsabilidad será de estos. La empresa responderá á los particulares por las mercaderias que se perdieren despues de haberse dado por recibida de ellas con las formalidades debidas.

17. El concesionario podrá trasmitir general ó parcialmente su derecho al privilegio que se le concede, por cualquiera especie de contrato legal, ú organizar una sociedad anónima por acciones dentro ó fuera del pais, á la que puede igualmente trasmitir dicho derecho; pero la empresa no podrá cambiar el carácter de nacional ni trasferirse á un gobierno extranjero.

18. Si despues de concluido el camino, el concesionario ó quien ropresente su derecho, quisiese traspasar ó enagenar la empresa, se pondrá esto en conocimiento del Gobierno, quien será preferido por el tanto, en caso que encuentre conveniente tomarlo por cuenta del Estado.

19. En caso que se suscite alguna cuestion técnica sobre la construccion ó explotacion del camino, se nombrará, para resolverla, una comision compuesta de dos ingenieros, nombrado uno por el Gobierno y otro por la empresa, quienes nombrarán un tercero si hubiese desacuerdo, cuyo fallo será definitivo.

20. Cualquiera línea puede atravesar la de la empresa á fin de continuar el curso de esta, con la condicion de llenar los requisitos de seguridad y sin impedirse de modo alguno el curso de la una ni de la otra.

En vista de las condiciones expuestas que son exactamente iguales á las contenidas en las concesiones hechas para los ferrocarriles entre Eten y Pimentel á Chiclayo y Lambayeque, en los supremos decretos de 3 de Junio corriente —

A V. E. suplico se digne otorgarme la concesion que solicito.

Lima, Julio 17 de 1867.—Excmo. Señor.—MODESTO BASADRE.

Informe favorable.

Excmo. Señor.

D. Modesto Basadre solicita que se le conceda privilegio exclusivo por veinticinco años, para construir y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, sin garantía de interés, un ferrocarril entre esta ciudad y el valle y puerto de Chancay, con la facultad de extender esta línea hasta el valle y puerto de Huacho y Huaura, y de establecer sin privilegio, las ramificaciones que crea convenientes la empresa que él representa á cualquier lado de la línea, con solo la limitacion de no dañar los derechos de que está en posesion la empresa de ferrocarriles de esta capital; debiendo pasar dicha línea á ser exclusivamente propiedad del Estado á los noventa y nueve años despues de terminada. Solicita ademas, permiso para construir, asimismo, por su cuenta y provecho, algunos muelles, en los varios puertos en que toquen la línea principal ó sus ramales; y finalmente, consigna todas aquellas concesiones recíprocas, que entre el Gobierno y la empresa son ya de estilo en esta clase de contratos.

Esta propuesta es muy semejante á la que se celebró con Estevan Crosby y Cª para establecer un ferrocarril entre el puerto de Cerro Azul y la villa de Cañete, segun

la suprema resolucion de 4 de Enero de 1866, cuyas bases fueron generalizadas por aviso oficial publicado en "El Peruano" de 7 de ese mismo mes, dando á las personas que hiciesen propuestas de igual naturaleza, las seguridades de que serian aceptadas; y está ademas del todo conforme con las dos supremas resoluciones de 3 del presente, en virtud de las que se han celebrado los respectivos contratos para la construccion de los ferrocarriles de Pimentel á Chiclayo y de esta ciudad á Monsefú y Eten.

Bajo estos conceptos, la Seccion de obras públicas cree que la enunciada propuesta del señor Basadre es sin duda alguna aceptable, y no juzga necesario esforzarse en demostrarlo, puesto que es notoria la importancia de las vias de comunicacion en general, y muy particularmente, la necesidad y utilidad de la línea férrea que comunique esta capital con la provincia de Chancay y sus principales pueblos. Y por lo que toca á las condiciones del contrato que se propone, son tan equitativas y ventajosas para el Estado, como lo son igualmente las de los otros, de que llevo hecha referencia, y militan en favor de aquel las mismas razones que hicieron á estos aceptables.

Empero, conviene anotar que la cláusula relativa al reconocimiento en acciones inenagenables, del valor de las propiedades que se tomen de manos muertas, cuya cláusula es la 5ª de la propuesta de Basadre, ha sido suprimida en la contrata celebrada con Garcia, por habérsele considerado detentatoria del derecho de propiedad; y por consiguiente, debe hacerse igual modificacion en la presente propuesta, si es que V. E. tuviese á bien aceptarla.

Lima, Julio 31 de 1867.—P. A. del J.—M. Amat y Leon.

Concesion.

Lima, Agosto 19 *de* 1867.

Visto este expediente, de conformidad con lo expuesto en el anterior informe de la Seccion de obras públicas, acéptase la propuesta hecha por el ciudadano D. Modesto Basadre, para construir un ferrocarril de mocion á vapor entre esta capital y la provincia de Chancay; debiendo en consecuencia celebrarse el respectivo contrato, bajo las condiciones que se expresan en los artículos siguientes:

1º El Gobierno concede al expresado D. Modesto Basadre privilegio exclusivo por veinticinco años, para construir y explotar, de su cuenta, riesgo y provecho, sin garantía de interés, un ferrocarril de mocion á vapor, entre esta capital y el puerto y valle de Chancay; permiso sin privilegio para prolongar esta línea, hasta el puerto y valle de Huacho y Huaura, y para extender asimismo las ramificaciones que la empresa que él representa, crea conveniente establecer, bien sea de mocion á vapor ó animal á cualquier lado de la línea y aun hasta llegar á cualquier punto de la costa, en todo el trayecto comprendido exceptuando solo este último puerto.

2º El camino será construido con la solidez y perfeccion necesarias; estipulándose expresamente que los rieles, durmientes, remaches, cepos, llaves y demas piezas que se empleen en la construccion de la línea, como asimismo el material rodante, serán de la calidad y solidez que se acostumbran en los ferrocarriles de Inglaterra y los Estados Unidos.—El ancho de la via será el mismo que el de las que se hallan establecidas del Callao á Lima y de esta capital á Chorrillos.

3º El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él, por uno ó mas ingenieros de Estado para asegurarse de que se halla construido conforme á las condiciones contenidas en el artículo an-

terior; sin cuyo requisito no podrá entregarse al tráfico público.—Podrá tambien ordenar el mismo reconocimiento en las épocas que lo estime conveniente, y hará conocer á la empresa los defectos ó faltas que se descubran, para que las repare; y si no lo verificase así inmediatamente, el Gobierno tendrá por último, facultad de mandarlo componer á costa de la referida empresa.

4º Los trabajos de la línea principal, que es la comprendida entre Lima y Chancay, principiarán precisamente dentro del término de diez y ocho meses, contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de este contrato, y quedarán concluidos dentro de los dos años despues del plazo fijado para principiar. Una vez principiados, no podrán suspenderse por mas de tres meses continuos. Estas condiciones tienen el carácter de *resolutorias;* y por consiguiente, si no se cumpliese con principiar ó concluir los trabajos dentro de los plazos estipulados, ó si despues de principiados se suspendiesen por mas de tres meses, caducará de hecho la concesion, quedando insubsistente *ipso facto* el contrato que en virtud de la presente resolucion se celebre; quedando salvados en todas circunstancias los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

5º Para el establecimiento de la línea férrea, la empresa podrá ocupar los caminos actuales, bien sean carreteros ó de herradura, pero dejándolos expeditos para el tráfico de las carretas, bestias y muy especialmente, sin que se perjudique en lo menor el camino carretero que en la actualidad existe entre Lima y Chancay, ni al tráfico que ahora se hace, ó que en adelante pueda hacerse por él.—Queda tambien obligada la empresa á tomar las medidas necesarias para la seguridad de los transeuntes por dichos caminos, poniendo al efecto los cercos que fuese necesario.

6º Si la empresa necesitase para la realizacion de esta obra, ocupar terrenos ó edificios de propiedad particular, y los dueños se negasen á entrar en arreglos equitativos con ella, el Gobierno facilitará su adquisicion conforme á las leyes relativas á la expropiacion forzada.

7º La empresa gozará de la propiedad de la línea principal y de las ramificaciones que establezca, como asímismo, de todo lo que comprenda el objeto de ella, solo por el término de noventa y nueve años contados desde la fecha en que se abra el tráfico de la primera; por manera que, á los setenta y cuatro años de espirado el término del privilegio, la expresada línea con todos sus accesorios, pasará en estado de explotacion á ser exclusivamente propiedad nacional.

8º La empresa podrá importar libres de derechos, todos los materiales y útiles necesarios para la construccion del camino, sus talleres, oficinas y material rodante; pero una vez concluida la obra, por todos los artículos que se introduzcan, bien sea para la explotacion de la línea, ó con cualquier otro fin, se pagará los respectivos derechos conforme á arancel.

9º Durante el tiempo del privilegio, la empresa quedará exenta de toda contribucion directa ó indirecta, ordinaria ó extraordinaria.

10. Los empleados y peones, dependientes de la empresa serán exceptuados del alistamiento militar, salvo el caso de guerra nacional.

11. El Gobierno concede á la misma empresa permiso sin privilegio de ningun género, para construir y explotar por su cuenta, los muelles que juzgue convenientes en los puertos de Chancay y Huacho, como asímismo en los demas á donde llegue la línea principal ó sus ramales, quedando obligada la mencionada empresa á construir á su costa los edificios en que debe establecerse el resguardo; y á someter con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno, las res

pectivas tarifas para el cobro de muellaje, el que en ningun caso, podrá ser mayor del mas bajo que se halle establecido en otros muelles de la República. Las balijas de correos, el material de guerra, y en general todos los demas objetos pertenecientes al Gobierno no serán gravados con derecho alguno por el uso del muelle.

12. La empresa formulará oportunamente las tarifas de trasportes por el ferrocarril, y antes de entregarlo al tráfico público, las someterá al conocimiento y aprobacion del Gobierno; fijándose desde ahora, como máximun en los pasajes, cinco centavos de sol por milla para el de primera clase, y tres centavos por milla para el de segunda; y en cuanto al flete de carga, el máximun será uno y medio centavos por quintal en cada milla; y finalmente por trasporte de animales, en ningun caso se cobrará mas del mínimun del precio corriente.

13. Los empleados nacionales que marchen en comision del servicio, las balijas de correos, y en general todo material y personal de guerra se trasportarán gratis por el ferrocarril. Por los objetos de otro género pertenecientes al Estado, se pagará la mitad de los precios que se fijen en las tarifas. En las épocas necesarias se celebrará entre el Gobierno y la empresa los acuerdos que convenga, para determinar el número de papeletas ó boletos de pasaje que deben expedirse para el tránsito de los militares y empleados que marchen en comision.

14. Antes de abrirse el camino al tráfico público, la empresa someterá, igualmente, al Gobierno para su aprobacion, los respectivos reglamentos relativos al servicio del ferrocarril y de los muelles, los que serán observados por ella; cuidando las autoridades locales de que se cumplan por todos.

15. La empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ú objetos que se conduzcan en los trenes; pero sí, de todos los objetos que se pierdan, despues de haberse dado por recibida de ellos con las formalidades de estilo, y de todos los daños que sean ocasionados por culpa ó negligencia de sus empleados, ó que provengan de la mala construccion ó estado de la línea y material rodante.

16. La empresa que representa Basadre, tiene el carácter permanente de nacional, el que jamas podrá cambiarse ni ser trasferida á un Gobierno extranjero. Podrá sin embargo el expresado trasferir sus derechos por cualquiera especie de contrato legal á individuos ó ciudadanos particulares, ú organizar una sociedad anónima por acciones dentro ó fuera del país, á la que puede igualmente trasferir dichos derechos. Para que tenga lugar la trasferencia á que se refiere este artículo, es indispensable el conocimiento y consentimiento prévio del Gobierno, sin cuyo requisito se tendrá por no hecha.

17. Si despues de concluido el camino, el concesionario, ó quien represente su derecho, quisiese traspasar ó enagenar la empresa, se pondrá esto en conocimiento del Gobierno, el que será preferido por el tanto, en el caso de que encontrase conveniente tomarla por cuenta del Estado.

18. Si se suscitase alguna cuestion técnica ó profesional, acerca de la construccion ó explotacion del camino, se nombrará para resolverla una comision compuesta de dos ingenieros, uno de la empresa y otro del Estado, y si hubiese discordia entre ellos, estos nombrarán un tercero dirimente, cuyo fallo será definitivo. Las cuestiones de otro género que se susciten serán resueltas por los tribunales de la República, renunciando los empresarios, sean quienes fueren, á toda intervencion diplomática, y sin que puedan hacer uso de otros medios que los que las leyes del

pais franquean á los peruanos para obtener justicia.

19. Como está dispuesto por resoluciones anteriores, con relacion á la presente contrata, se declara, que cualquiera línea puede atravesar la de esta empresa, á fin de continuar su propio curso; pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de la otra.

20. Para todo lo relativo al ferrocarril, el contrato que en virtud de la presente resolucion se celebre, se tendrá por definitivo; mas, por lo que respecta al permiso concedido en el artículo 11, y todo lo demas concerniente á los muelles, se declara que dicho contrato es solo preliminar, y debe celebrarse oportunamente uno especial para cada muelle.

21. Comprendiendo el privilegio exclusivo concedido por la presente resolucion, solo la línea principal, á fin de obviar ulteriores dificultades, se declara asimismo, que cualquiera puede construir ramales en toda direccion, ó líneas que prolonguen, á uno ú otro extremo, el curso de aquella, con tal que soliciten y obtengan préviamente el respectivo permiso del Gobierno; y que sean cuales fueren las líneas férreas que se establezcan, no excluyen de ningun modo el tráfico que pueda hacerse de otra manera.

22. El Gobierno se reserva la facultad de dictar oportunamente las medidas que juzgue necesarias, á fin de que los artículos, cuyo introduccion se concede libre de derechos, mientras dure la construccion del camino, sean solo los absolutamente indispensables para este objeto, conforme á lo dispuesto en el artículo octavo.

23. Queda entendida la obligacion de la empresa de someterse á las leyes y reglamentos generales que se dicten sobre la materia.

Comuníquese, regístrese, públiquese y pase al Ministerio de Hacienda, á fin de que se ordene que la Tesorería General mande extender la respectiva escritura, prévia aceptacion, por el proponente, de las condiciones que contiene esta resolucion que servirá de minuta á dicha escritura.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal dice: que en la cláusula 16 de la escritura de 5 de Setiembre de 1867 se estipuló que D. Modesto Basadre, concesionario del privilegio sin garantía de interés para construir el ferrocarril de esta capital á Chancay, necesitaria necesariamente del conocimiento y consentimiento del Gobierno para trasferir sus acciones por cualquiera especie de contrato, á individuos ó sociedades sin cuyo requisito se tendria por no hecha la trasferencia. Desde que no se ha llenado esta formalidad esencial, no puede ni debe el Gobierno admitir bajo ninguna forma, ni con objeto alguno, como representantes de dicha empresa ni á D. Waldo Graña que aparece gerente de una sociedad anónima con el nombre de Compañía del ferrocarril de Chancay, ni á D. Pedro Telmo Larrañaga que se presenta cual partícipe de la empresa.

Aunque Graña haya exhibido la minuta de una escritura otorgada entre cinco accionistas respetables, documento que ha encontrado bastante la comision nombrada para informar sobre el empréstito de 250,000 £ en bonos de la deuda externa, tal credencial, buena para otros efectos, se tiene por no hecha ante el Gobierno y no se puede en virtud de ella ni aun admitir á sustanciacion ni menos examinar ningun asunto corcerniente á los derechos, acciones y responsabilidad del único concesionario Basadre.

Larrañaga se halla en el mismo caso, porque sin acompañar mas título que la escritura de concesion á

Basadre, en la cual no fué aquel considerado, se opone denominándose partícipe á la convocatoria de 20 de Junio próximo pasado. La ausencia de Basadre que alega Larrañaga, no exime tampoco de que se cumplan las disposiciones legales sobre representacion de ausentes.

Es tanto mas inadmisible la personería de estos caballeros para representantes de la empresa, cuanto que se ve en el cuaderno agregado, que Basadre, como único empresario habia pedido desde 4 de Marzo último la adjudicacion de terrenos en la plaza de Ancon para formar almacenes destinados al depósito de rieles, durmientes y otros útiles de esta obra.

Por estas razones este ministerio se contraerá exclusivamente á la solicitud de terrenos, y á la que últimamente ha elevado el mismo Basadre para que nada se innove en la construccion del ferrocarril que él tiene contratado con las solemnidades legales.

De estos dos puntos el segundo es prévio por su naturaleza y efectos y acerca de él se debe considerar: 1º que por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, se autorizó de una manera permanente al Poder Ejecutivo para que contratase la construccion de ferrocarriles aun garantizando el interés del 7 ℘; 2º que accediendo el Gobierno en 5 de Setiembre de 1867 á la solicitud de Basadre para construir y explotar dicho ferrocarril sin garantía de ningun interés con privilegio de 25 años, propiedad de 74 posteriores y perteneciendo despues al Estado, se practicó en ejercicio de atribuciones legales, un acto administrativo manifiestamente ventajoso para el Estado, al que no se gravó con ningun gasto ni responsabilidad, y ademas se llenaron las únicas condiciones que eran consiguientes á la irresponsabilidad fiscal, es decir, la buena construccion, la seguridad y la conveniencia para el fisco y para el público, desde que por la cláusula 2ª se adoptaron las dimensiones y calidad de las vias de Lima al Callao y Chorrillos, desde que por la 3ª se prescribió que precediese al servicio el reconocimiento de ingenieros y desde que en las otras cláusulas se determinan reglas para la formacion de reglamentos, para tarifas moderadas y para el tránsito gratuito de correos, tropas y empleados en comision; y 3º que solemnizado el contrato con Basadre, este ha debido adquirir dentro y fuera de la República con terceras personas, compromisos, derechos y obligaciones que tienen por base y orígen los que adquirió por un contrato público, de lo cual es ya un comprobante la compra de acciones y asociacion de personas formando una compañía, segun consta de la escritura cuya minuta certificada se mencionó anteriormente. De estos precedentes resulta que la justicia intrínseca y los intereses del tesoro público y de los particulares deben ser atendidos con la ratificacion de V. E. excluyéndose este ferrocarril de la convocatoria que se hizo en 20 del pasado, sin duda por haber creido que era una obra de libre disposicion.

En cuanto á la solicitud de terrenos en la playa de Ancon, es preciso advertir que solicitándolos Basadre de un modo genérico, en el supuesto de ser con arreglo á su contrata y en los términos de ella, y no apareciendo en ninguna de sus cláusulas la estipulacion especial á que se refiere, es menester que exprese circunstanciadamente el sitio y la extension de los terrenos que necesita, á fin de que prévias las diligencias á que hubiese lugar, le sean adjudicadas, sea para facilitar la introduccion de materiales, sea para el servicio de la ramificacion de la línea al puerto ó sea para construir y explotar muelles, objetos todos de la concesion del privilegio temporal sin garantía de intereses.

En vista de lo expuesto, V. E. se servirá resolver lo que estime

conveniente. — Lima, Julio 10 de 1868.—URETA.

Traspaso de la concesion.

Lima, Julio 21 *de* 1868.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que D. Pedro Telmo Larrañaga, ha solicitado que se declare subsistente el contrato que D. Modesto Basadre celebró con el anterior Gobierno, en 5 de Setiembre de 1867, para la construccion de un ferrocarril de Lima á Chancay, y que se suspenda la convocatoria de postores para dicha obra; que D. Modesto Basadre se ha presentado pidiendo que se tenga como hecha por él aquella solicitud, y estando animado el Gobierno del deseo de fomentar todas las empresas industriales que contribuyan al desarrollo de la riqueza y prosperidad nacional; que siendo la que ha establecido D. Modesto Basadre una de las mas importantes, puesto que el ferrocarril de Lima á Chancay variará las condiciones de los habitantes de esta capital, haciendo la vida cómoda y barata y es deber del Gobierno acordarle toda su proteccion; que segun aparece de la minuta acompañada, se ha formalizado para llevar adelante la empresa una sociedad compuesta de capitalistas residentes en esta ciudad, que ha hecho ya algunos gastos y preparado los trabajos; de conformidad con lo dictaminado por el Ministerio Fiscal, y de acuerdo con el voto del Consejo de Ministros: se ratifica el contrato celebrado con don Modesto Basadre en 5 de Setiembre de 1867 bajo las bases y condiciones estipuladas en la escritura acompañada, y se aprueba el traspaso hecho por Basadre á la compañia representada por D. Waldo Graña.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que la Tesorería Departamental haga extender la correspondiente escritura, insertando en ella la minuta antes referida.

Comuníquese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — LA-FUENTE.

Préstamo al ferrocarril de Chancay.

Lima, Setiembre 17 *de* 1868.

Vista la solicitud de D. Waldo Graña, á nombre de la Compañia del ferrocarril de Lima á Chancay, en que pide que se le facilite, en calidad de préstamo, doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos del empréstito emitido en 1865, quedando por cuenta de la compañia la negociacion y servicio de amortizacion é intèreses de los referidos bonos; y considerando:

1º Que no ha podido el Gobierno emitir hasta la fecha los bonos reservados del empréstito de 1865, porque carece de fondos para asegurar el servicio de ese papel;

2º Que es conveniente fomentar las empresas de ferrocarriles, por la conocida utilidad que de ellas reporta la industria;

3º Que entregada una parte de los bonos reservados á la empresa del ferrocarril de Chancay, se facilita la construccion de esa líñea, sin gravámen del erario nacional;

4º Que la expresada compañia tiene una concesion para esa obra, que fué ratificada por el 2º Vicepresidente de la República y en la cual no se le concedió garantía ninguna;

5º Que si la compañia expresada construye un camino de fierro entre Lima y Huacho, tendrá esta línea una extension de noventa millas y su costo ascenderá, cuando menos, á tres millones de soles;

6º Que hallándose el Gobierno autorizado por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para conceder la garantía de 7 ℗ anual de interés sobre el capital que se invierta en todos los ferrocarriles que se establezcan en la República, podria conceder á la compañia constructora del de Lima á Huacho aquella garantía sobre tres millones de soles, lo que le causaría una obli-

gacion que podria ascender á doscientos diez mil soles anuales;

7º Que entregando á la indicada compañia bonos del empréstito de 1865, por valor de doscientas cincuenta mil libras esterlinas, la compañia queda obligada á sufrir el quebranto que resulte en la negociacion de esos bonos y tambien á cubrir la amortizacion é intereses correspondientes;

8º Que de ese modo el Gobierno solo garantiza el servicio de los expresados bonos, el cual asciende actualmente á la suma de ciento veinticinco mil soles y que esa garantía, que es casi la mitad de la que se puede conceder, se hace nominal porque la compañia queda obligada al servicio del empréstito en la parte correspondiente á los bonos que solicita;

9º Que manifestando la empresa que inmediatamente despues de accederse á su solicitud, empezarán los trabajos de nivelacion del mencionado camino, y siendo necesario en las actuales circunstancias fomentar el trabajo de cuantos modos sea dable, es doblemente accequible su pretension.

De acuerdo con el informe de la Direccion de crédito nacional y el de la comision nombrada al efecto, compuesta del presidente del Tribunal Mayor de Cuentas, Dr. D. José Fabio Melgar, del prior del Tribunal del Consulado, D. José Julian Zaracondegui y de D. Vicente Oyague, y oido el Consejo de Ministros: se accede á la solicitud de D. Waldo Graña, bajo las condiciones siguientes:

1ª La compañia organizada con el nombre de Compañia del ferrocarril de Lima á Chancay, se denominará Compañia del ferrocarril de Lima á Huacho.

2ª El capital social de esta compañia será de tres millones de soles, subdividido en acciones de á ciento y de á quinientos soles.

3ª Las personas que tienen ya organizada dicha compañia, no podrán suscribirse á ella por mas de un millon de soles, quedando obligadas á ofrecer al público, por el término de noventa dias, contados desde el primer aviso, los dos millones de soles, resto del capital social.

4ª La compañia construirá el ferrocarril de Lima á Huacho, sujetándose á las mismas condiciones establecidas en el contrato para la construccion del de Lima á Chancay.

5ª Los trabajos de terraplenes y obras de arte empezarán dentro del término de ocho dias, contados desde la fecha. La seccion de Lima á Chancay quedará abierta al servicio antes del 31 de Diciembre de 1870, y la de Chancay á Huacho, antes del 31 de Diciembre de 1872. Los casos fortuitos ó de fuerza mayor quedan exceptuados.

6ª Los bonos que se entregan á la compañia no llevarán el talon de interés y amortizacion del 2º semestre de este año, quedando comprometida dicha compañia á poner á disposicion de los agentes financieros del Perú en Lóndres, antes del 1º de Junio y del 1º de Diciembre de cada año, la suma necesaria para el servicio de los expresados bonos.

7ª Ademas de las obligaciones que contrae la compañia, D. Nicolas Rodrigo, D. Emilio Althaus, D. José Francisco Canevaro, don Miceno Espantoso y D. Waldo Graña, serán individualmente responsables de la inversion de las doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos que van á entregarse á la compañia que han formado y serán tambien responsables del servicio de los citados bonos con los productos de la línea.

8ª Los expresados socios formarán la junta directiva de la compañia, durante el tiempo que esta sea deudora del Estado; y en caso de ausencia ó muerte de algunos de ellos, la compañia elegirá entre los tenedores de acciones por mas de veinte mil soles, al que deba ocupar la vacante, sometiéndose

este nombramiento á la aprobacion del Gobierno.

9ª El ferrocarril de Lima á Chancay queda especialmente hipotecado para responder de las obligaciones que la compañia contrae por este contrato.

Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga que la Tesorería Departamental, prévia la correspondiente aceptacion de las anteriores condiciones, extienda la respectiva escritura y para que ordene la entrega de los bonos á que esta resolucion se refiere.

Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Concedida por decreto de 19 de Agosto de 1867 la construccion y explotacion del ferrocarril de Lima, Chancay y Huacho sin subvencion alguna fiscal, pero con privilegio durante 25 años hasta Chancay y sin privilegio á Huacho, quedando la propiedad en la compañía empresaria por 74 años mas, y pasando despues al dominio del Estado; se expidió por V. E. el decreto de 17 de Setiembre de 1868 y en él dió el Gobierno á la compañía en calidad de empréstito 250,000 £ en los bonos reservados de 1865, con la calidad de ser la compañía quien haria por su cuenta la negociacion y servicio de amortizacion é intereses de los referidos bonos. En el artículo 7º se previno que los directores que allí se expresan individualmente responsables de las 250,000 £ en bonos, serán tambien responsables al servicio de estos con los productos de la línea; por manera que indefinidamente y mientras la línea no rindiese el producto libre necesario para atender al servicio de esos bonos originariamente emitidos por el Gobierno y bajo su responsabilidad, deberá el Fisco cubrir la diferencia que resulte.

La empresa obligada conforme al citado decreto de 17 de Setiembre de 1868 á construir el ferrocarril hasta Huacho, empezando el trabajo ocho dias despues y concluyendo la primera seccion hasta Chancay antes del 31 de Diciembre de 1870, y la de Chancay á Huacho antes del 31 de Diciembre de 1872, debia conforme al artículo 3º restringir á solo un millon de soles las acciones de la compañía y ofrecer al público las acciones de dos millones de soles, pues en tres millones se fijó el capital social por el artículo segundo.

En cuanto á la obra del ferrocarril, la empresa manifestó en su escrito de 18 de Noviembre que para entonces tendría ya concluidos todos los trabajos de nivelacion hasta Chancay, colocados los rieles en las siete leguas mas difíciles y aglomerados en Ancon los materiales para la primera seccion, y parte de los de la segunda de Chancay á Huacho. Desde esa fecha no se han interrumpido tampoco las labores, como es notorio, sino que han continuado hasta esta ciudad donde entró la locomotora el 22 del presente.

El capital suscrito ha llegado á un millon doscientos mil soles, es decir que fuera del millon á que se mandó restringir las acciones de los organizadores de la compañía, solo se ha colocado 200,000 soles de los dos millones reservados para el público y de estas acciones colocadas hay que deducir las que han caducado por haber los suscritores dejado de pagar sus cuotas respectivas. Así es que reducidas á metálico las 250,000 £ de bonos que ha prestado el Gobierno, no tiene la compañía por capital disponible ménos de dos millones de soles, siendo así que son tres millones los que se necesitan para la plantificacion del ferrocarril de Lima á Huacho.

Desde que no se ha colocado hasta ohora sino en una cantidad muy pequeña las acciones ascendentes á dos millones de soles que

el Gobierno mandó reservar para el público, es evidente que mientras subsistan las mismas bases de esta empresa, no se aumentarán los accionistas; por el contrario el retraimento ya experimentado será sucesivo, corriéndose el riesgo de que no se establezca el ferrocarril y se pierdan los capitales empleados.

Representando la empresa esta mala situacion, á pesar de haber cumplido fielmente todas las obligaciones de su cargo, propone á V. E. como único medio salvador que se le admita la devolucion al Estado de los bonos que ella recibió prestados, y se le otorgue la garantía fiscal del interés del 7 ℘ en las obligaciones que emite la compañía usando el Gobierno de la facultad concedida en la ley de 8 de Noviembre de 1864.

Por los artículos 2º y 3º de esta ley quedó el Gobierno autorizado para acordar la garantía del 7 ℘ y promover la formacion de empresas que lleven á cabo la construccion de ferrocarriles, una vez que se demuestre su utilidad y practicabilidad. La ley de 15 de Enero de 1860, amplió esta autorizacion, aun para emitir si es conveniente, bonos del 6 ℘ de interés, y que tendrán 2 ℘ de amortizacion despues de 10 años, siempre que los empresarios los reciban á la par, precediendo á las contratas los estudios necesarios y los presupuestos respectivos.

Respecto de la línea de Lima á Huacho está ya reconocida la utilidad y practicabilidad, pues con ese convencimiento se expidió tanto el supremo decreto de 19 de Agosto de 1867, dando á la empresa el privilegio por 25 años y la propiedad por 74 mas; como el supremo decreto de 17 de Setiembre de 1868 prestándole 250,000 £ en bonos de 1865; los estudios y los presupuestos que quedaron realizados como diligencias anteriores á esos decretos, y el hecho de estar casi en su totalidad construida la seccion de Lima á Chancay y acumulados muchos de los materiales para la de Chancay á Huacho, lo comprueban.

Con la mira de extender todavia mas esa línea, el Gobierno por decreto de 23 de Abril de 1869, aceptó la propuesta de D. Asencio del Castillo para hacer los estudios de la via férrea de Huacho al puerto de Cochas, del rio Barranca, y de allí por la quebrada de Llata ú otra mejor senda que pase por los llanos de Lampa, hasta la villa de Recuay en el departamento de Ancachs.

Segun estos antecedentes es indudable que si ahora se tratara por la primera vez de conceder el privilegio con garantía de 7 ℘ á la empresa que quisiese construir el ferrocarril de Lima á Huacho, no habria inconveniente alguno para hacerlo.

Las circunstancias de estar muy avanzada la construccion y acumulados muchos materiales para llevarla á su término, no pueden servir legal ni económicamente de obstáculo para favorecer una obra casi hecha, con la garantía que se ofrece al nuevo proyecto. Al contrario, concurren como razones económicas la necesidad de evitar que se pierdan los capitales empleados en esa obra, que se lastime el crédito de las empresas de esta naturaleza y se frustre la otra obra que se estudia de Huacho á Recuay.

La ley y la moral impedirian conceder á una obra ya adelantada la garantía que se emplea para fomentar su iniciacion, si de parte de los empresarios se hubiese cometido alguna falta en el cumplimiento de las obligaciones que contrajeron; pero en el caso actual no puede imputarse ninguna á los de este ferrocarril. El Gobierno y ellos mismos confiaron demasiado en que el público acudiria á suscribirse; se les prohibió á los que organizaron la compañía tomar por mas de un millon de soles, y sobre esta base limitada, la falta de concur-

rencia pública ha causado el conflicto que se sufre. Restablecer la confianza por medio de la garantía del interés, es la cuestion de actualidad.

Derecho perfecto no hay, ni en los que proyectan una línea, ni en los que la tienen en parte construida, para exigir garantía de interés; á unos y á otros se les fomenta por conveniencia nacional; y las leyes han puesto á disposicion del Gobierno los medios eficaces para satisfacer esa necesidad del país, y desarrollar así los gérmenes de su riqueza. Mas, si es preciso tomar en cuenta algunos motivos de preferencia, no es dudoso reconocerla en los empresarios que están para concluir la obra, mas bien que en los que piensan comenzarla.

El servicio de las 250,000 £ en bonos prestados á la empresa se hará con los productos de la línea. Esos bonos se emitieron bajo la responsabilidad del Gobierno; sucederá que cuantas veces no alcancen los productos del ferrocarril para hacer el servicio de los bonos, la diferencia será cubierta por el Estado. Como no está limitado el tiempo ni exceptuado ningun caso en que deba cesar esa responsabilidad fiscal, resultará que aunque en algunos años sucesivos basten los productos de la línea al servicio de los bonos, no por eso se extinguirá la responsabilidad del Estado, sino que subsistirá, en cualquier tiempo el déficit, y la garantía del 7 ℘ puede traer mayores ganancias si los productos son deficientes; pero la responsabilidad se extinguirá, desde que en dos años sucesivos, segun la regla general en este sistema, rindan estos productos el 7 ℘. En el empréstito de las 250,000 £ no se ha fijado la época en que se pagarán al Estado las cantidades que desembolsó, mientras que en la garantía de interés, es tambien base esencial que pasando la produccion de cierto límite, se aplique el superabit al reintegro al fisco.

Si V. E. tiene á bien, por las razones expuestas, acceder á la concesion de la garantía que se pide durante el privilegio, computada sobre el capital de 3.000,000 de soles fijado en el supremo decreto de 17 de Setiembre de 1868, pero con la calidad de devolverse al Estado las 250,000 £ en bonos, habrá usado con plena rectitud de la autorizacion acordada en las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869.

En cuanto á la forma de la garantía, en obligaciones semejantes á las del ferrocarril de Pisco á Ica, nada tiene que agregar este ministerio á lo que dijo en ese expediente.

Para el Estado es igual la garantía del 7 ℘ en general para el ferrocarril, que la garantía distribuida en las obligaciones que se emitan por el capital de la misma obra el sistema de obligaciones aumenta el crédito de la empresa y hace mas expendible ese papel de crédito, así como las precauciones que se adoptan, ponen al fisco á cubierto de toda eventualidad perjudicial. Sin embargo V. E. se servirá resolver lo que estime mas conveniente. — Lima, 29 de Enero de 1870. — Ureta.

Adjudicacion de terrenos.

Lima, Febrero 1º de 1870.

Adjudícase á la Compañía del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, representada por D. W. Graña, los terrenos que ocupa hoy la estacion de dicha línea en el pueblo de Ancon, los dos lotes denominados "Ferrocarril y Baños" núm. 1 y núm. 2, quedando obligada la empresa á destruir la série de habitaciones que ha fabricado en el terreno comprendido entre ambos lotes, para alojamiento de los trabajadores, tan luego como termine la obra del expresado ferrocarril; asímismo queda obligada la empresa á comprar ó celebrar un convenio con la persona á quien

toque el sitio en que ha construido el horno; y considerando que los lotes adjudicados á la empresa, son por su extension y calidad notoriamente ventajosos, la referida empresa como lo expone en su anterior recurso, queda comprometida á fabricar un local para escuela con las mesas y bancas correspondientes, en el sitio que designe el jefe comisionado para la demarcacion de los terrenos de esa fabricacion; del mismo modo queda la empresa obligada á oblar la pension mensual de veinte soles, que se aplicará indispensablemente al sostenimiento de un preceptor para dicha escuela, luego que se halle expedito el mencionado local.

Tómese razon, comuníquese y archívese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Se garantiza el interés de 7 %.

Chorrillos, Marzo 7 de 1870.

Visto el recurso de D. Waldo Graña, en representacion de la Compañía del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, en que manifiesta tener colocados los rieles, en las primeras siete leguas del camino, concluidos los trabajos de nivelacion hasta Chancay y reunidos en Ancon los materiales para la primera seccion de Lima á Chancay y Huacho, y ofreciendo al mismo tiempo devolver al Gobierno el préstamo de las doscientas cincuenta mil libras, con tal que se le garantice el interés de 7 % sobre el capital de tres millones fijados para el mencionado ferrocarril; y atendiendo á que el Gobierno está facultado por la ley de 8 de Noviembre de 1864, para otorgar la garantía del 7 % sobre los ferrocarriles que crea necesarios implantar en la República, una vez conocida su utilidad y practicabilidad; que siendo un hecho notorio el que los trabajos para la construccion del citado ferrocarril se hallan muy avanzados, y careciendo la empresa de los fondos necesarios, por cuanto, á que al concederle el Gobierno el el referido adelanto, impuso á la empresa la restriccion de no poderse suscribir sino á un millon de soles obligándola á ofrecer al público, por el término de noventa dias contados desde el primer aviso, los dos millones de soles, es indudable que hoy se ve la referida empresa por dicha causa, privada de los fondos necesarios, segun lo ha expuesto en este expediente; que las circunstancias de hallarse la obra muy avanzada, y la de haber manifestado los empresarios una laudable decision para llevar adelante los trabajos, sin dar lugar á que se les impute falta alguna en el cumplimiento de sus obligaciones, hacen que el Gobierno preste á la empresa la debida proteccion, á fin de evitar que se pierdan los capitales ya empleados en dicha obra; que al aceptar el Gobierno la solicitud de la empresa restableciendo por este medio la confianza pública, en virtud de la garantía del 7 %, sobre el capital de tres millones de soles enunciados, cumple un deber, favoreciendo á una empresa nacional que trabaja por el adelanto de los pueblos, lo que la hace acreedora á merecer la consideracion del Gobierno para prestarle la proteccion que implora; que es por otra parte conforme al espíritu de la ley de 8 de Noviembre de 1864, y que se halla el Gobierno en el caso de aplicarla en beneficio de dicha empresa, por cuanto á que como se ha indicado, tiene sus trabajos adelantados y reunidos los materiales, para la conclusion de la obra;—por todas estas razones, y de conformidad con lo dictaminado por el fiscal de la Excma Corte Suprema, accede el Gobierno á prestar las garantías solicitadas del 7 %, sobre el capital de dichos tres millones de soles, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á la empresa, de una manera absoluta y en uso de la autorizacion que le concede la ley de 8 de Noviembre

de 1864, la garantía nacional del interés del 7 ℘ sobre los tres millones de soles fijados, como capital necesario para la construccion del ferrocarril á Huacho, segun decreto de 17 de Setiembre de 1868, por el término del privilegio; la garantía comenzará á correr por la tercera parte del capital señalado, tan pronto como esten concluidas treinta millas del camino: correrá por las dos terceras partes, cuando haya sesenta millas concluidas, y será efectiva sobre todo el capital cuando el ferrocarril se haya entregado al tráfico. Para el pago del interés á que se refiere la garantía, el Gobierno señala especialmente el sobrante de la venta del huano del Perú, entendiéndose por sobrante lo que quede despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, segun contratas vigentes.

2ª Se concederá á la empresa el derecho de emitir bonos por la cantidad de tres millones de soles, expresándose en ellos la garantía del 7 ℘ que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad por el término de veinticinco años.

3ª La emision de que se encarga la cláusula anterior, se verificará con la intervencion de los agentes financieros en Lóndres, y no se entregará por dichos agentes el producto de la emision á la compañía, sino cuando hubiese devuelto el mencionado empréstito de las doscientas cincuenta mil libras, deduciéndose las sumas que por amortizacion haya enterado la referida compañía.

4ª Queda obligada la compañía á ofrecer al público por el término de noventa dias contados desde la publicacion del primer aviso, un millon de soles distribuidos en acciones de cien, quinientos y mil soles.

5ª El pago de la garantía se hará en Lóndres por los agentes financieros del Perú semestralmente, quedando obligada la empresa á entregar á dichos agentes, con tres meses de anticipacion las cantidades indispensables para el servicio de los bonos, reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra la empresa para reembolsarse de lo que deba pagar ó hubiese pagado al agente financiero del Perú, por razon de la garantía de bonos y para indemnizarse, ademas, cargando el interés penal de 1 ℘ al mes.

6ª Queda convenido por la cláusula anterior que la empresa está obligada á poner á disposicion del agente financiero del Perú en Lóndres, el 7 ℘ valor de los intereses, siempre que el ferrocarril produzca ese ó mayor interés. Si los productos no alcanzasen al 7 ℘, la empresa solo remitirá á Lóndres las cantidades que efectivamente produzca el ferrocarril.

7ª Para fijar el producto líquido aplicable al interés del 7 ℘ garantizado, se deducirán de las entradas generales, los gastos de explotacion, conservacion y reparacion.

8ª Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 ℘ al año, el exceso se entregará al Estado, en reembolso y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa, en razon de la garantía.

9ª Si el ferrocarril produjese, durante dos años consecutivos el 7 ℘, cesará la garantía del Gobierno respecto de la empresa, pero continuará abonando el interés de los bonos, conforme á la cláusula 5ª, reservándose el derecho de proceder contra los empresarios para reembolsarse, segun lo convenido en dicha cláusula.

10. El Gobierno tendrá derecho para nombrar un interventor que inspeccionará la contabilidad y examinará los balances semestrales, con vista de los libros de la empresa. Cesará la intervencion tan luego como cese la garantía.

11. Quedan en vigor y fuerza los decretos de 19 de Agosto de 1867, 21 de Abril y 17 de Setiembre de 1868, en todo lo que no se

obligan á las condiciones y bases estipuladas en el presente.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Inspector para la obra.

Chorrillos, Marzo 16 *de* 1870.

Habiendo concedido el Gobierno por decreto de 7 del presente á la compañía nacional del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, la garantía del 7 ℘ de interés sobre el capital social de 3.000,000 de soles; y siendo con este motivo indispensable que en la contruccion del citado ferrocarril, se consulten algunas economías de su valor presupuestado; así como tambien la perfeccion en los trabajos que deben ejecutarse para mayor seguridad, cuando la línea sea entregada al servicio público: nombráse al ingeniero de Estado D. Pedro Sieber inspector de los trabajos de la mencionada línea férrea de Lima á Huacho.

Comuníquese y públiquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Informe del ingeniero Backus.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Lima, Abril 12 *de* 1870.

Conforme á las instrucciones recibidas de US. en su carta de ocho del presente, procedí el Domingo próximo pasado, á inspeccionar el ferrocarril de Lima á Hucho, y tengo el honor de pasar el siguiente informe.

Desde Lima á Chillon el camino está en buenas condiciones para el tránsito de los trenes, y la via necesita muy poco ajuste; un poco mas allá de Chillon hay uno ó dos lugares donde la via está imperfecta, pero que quedarán arreglados en pocos dias. Desde Piedras Gordas á Ancon el estado del camino es intachable, y de Ancon á Pasamayo es poco ménos que perfecto.

Sobre esta parte del camino ha corrido la máquina "Caballito," á razon de treinta y seis millas por hora, con perfecta seguridad y facilidad; y puedo hablar tanto mas positivamente, respecto de las condiciones del camino, cuanto que por haber yo mismo manejado la máquina, he tenido una magnífica oportunidad, no solo de ver sino de sentir todas las desigualdades que pudiera tener la via.

Por todo lo expuesto soy de opinion que el camino puede sin inconveniente y con toda seguridad, abrirse al tráfico, el 16 del presente mes, teniento cuidado en dos ó tres semanas mas, de seguir perfeccionando los ajustes de la via, donde quiera que se observen imperfecciones.

Dios guarde á US., señor Ministro.—GERRIT S. BACKUS.

Abrese al público el ferrocarril.

Lima, Abril 19 *de* 1870.

Dígase al empresario del ferrocarril de Lima á Chancay, que segun lo expuesto por el ingeniero inspector D. Gerrit Backus, puede entregarse al servicio público la primera seccion del ferrocarril comprendida entre esta ciudad y la caleta de Ancon, prévia la presentacion de la tarifa de trasportes, como lo dispone el artículo 12 del contrato primitivo de 1867, á fin de que sea aprobada por el Gobierno; cuidando á la vez la indicada empresa de que la via desde esta ciudad á Chillon tenga un poco mas ajuste, y desde ese punto para adelante, sean quitadas las demas imperfecciones que ha notado el referido ingeniero inspector, para cuyo efecto se pasará la respectiva copia. – SECADA.

Tarifa del ferrocarril de Ancon.

Lima, Abril 29 *de* 1870.

Habiendo la empresa del ferrocarril de esta ciudad á Chancay presentado la tarifa de pasajes y fletes, con el objeto de poderse entregar al servicio público el mencionado ferrocarril en la seccion comprendida desde esta capital hasta la nueva poblacion de Ancon, y resultando del reconocimiento practicado por el ingeniero inspector del Gobierno, que la línea se halla bien construida y expedita para el servicio público, así como la tarifa conforme con lo dispuesto en el artículo 12 del decreto de 19 de Agosto de 1867: apruébase con el carácter de provisional la referida tarifa, debiendo en consecuencia la empresa poner á disposicion del servicio público el mencionado ferrocarril.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Accidentes en el ferrocarril de Chancay.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LIMA Á CHANCAY Y HUACHO.

Lima, Enero 16 *de* 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Los grandes intereses confiados á la compañía del camino de fierro de Lima á Huacho, exigen que en circunstancias como la presente, tenga yo el honor de dirigirme á US., en su nombre, para hacerle una relacion de los accidentes ocurridos en esa línea durante las dos últimas semanas, y exponerle las causas naturales y accidentales que los han producido: como asímismo manifestar á US. los medios mas eficaces que con acuerdo de sus ingenieros, se han adoptado para prevenir en lo futuro, tanto como es posible, la repeticion de estos sucesos y dar las seguridades mas fundadas para poder proseguir el tráfico sin peligro.

Con efecto, señor Ministro, los dos sucesos ocurridos en la ladera de Pasamayo, afortunadamente sin resultados lamentables, han sido el desrielamiento de un carro de equipajes y el derrumbe de arena, que obstruyó la via por cuatro dias. De estos, el 1º segun lo expone el ingeniero de la línea, ha tenido lugar en una curva de doscientos metros de radio; la máquina arrastraba cuatro carros: uno de animales, uno de equipajes y dos de pasajeros; el 2º carro despues de la máquina que era el de equipajes, salió de los rieles, no habiéndolo hecho la máquina, ni el primer carro, ni tampoco los dos últimos; despues de este accidente los trenes han vuelto á pasar sin inconveniente; de donde resulta que el suceso no fué ocasionado por defecto de la línea, ni por la colocacion de los rieles, ni por derrumbe de arena, pues en tal caso, la máquina y los demas carros hubiesen seguido la suerte del carro de equipajes. A lo que debe atribuirse, segun el mismo ingeniero, es á imperfeccion de la construccion de los carros, ó á la debilidad de algunos resortes, ó finalmente á que dicho carro no hacia bastante presion por estar sin carga.

Estos inconvenientes quedan salvados para lo futuro con las prevenciones dadas al jefe del material rodante y á la suma de precauciones que se han acordado entre los jefes principales de la línea, segun lo dispuesto por el directorio.

En cuanto al segundo accidente, que consiste en el derrumbe de arena que obstruyó la línea, aconteció en la madrugada del dia seis del corriente, con motivo del temblor de tierra que se dejó sentir en esta ciudad y suburbios á las dos de la mañana. El temblor de tierra en nuestras regiones tropicales, puede compararse en sus efectos, conforme á la expresion del citado ingeniero, á las nevadas fuertes y lluvias abundantes de otras zonas, las que impiden igualmente el tráfico de los ferrocarriles por todo el tiempo que está la tierra bajo la accion de este fenómeno atmosférico en

todo su vigor. Pero en este, como en aquellos casos, ninguno de estos fenómenos naturales puede ser razon suficiente para no construir ni explotar las vias férreas.

Ademas, sería necesaria la concurrencia de las condiciones mas adversas y por consiguiente, difícil si no imposible de reunirse; como son, que el temblor ocurra durante la pasada del tren por la cuesta, que trajera derrumbe instantáneo de arena, y que esta cayera sobre el convoy, y que la pausada marcha, que en este trayecto se emplea (12 millas por hora) no fuera bastante para prevenir y evitar los malos efectos del accidente.

Sin embargo de que esta breve y exacta narracion demuestra que los dos sucesos de Pasamayo no han sido graves en sí, ni en sus resultados, á excepcion del daño recibido por el estimable caballero D. J. Castro, á causa de su imprudencia, pues contra una terminante prohibicion, viajaba en los balcones del coche; que no han ocurrido los sucesos, ni por defecto de la negligencia, ni por mala colocacion de los rieles ó resultado de la impericia de los encargados de la conservacion; sin embargo de todo esto, el directorio en su vivo deseo de corresponder á la confianza del Supremo Gobierno y á la de los accionistas y en el sagrado deber de alejar toda la exposicion del peligro, ha pedido el dictámen de su ingeniero, y de acuerdo con los consejos de un maduro exámen ha resuelto emprender, como desde luego ha emprendido, la ejecucion de nuevas obras en la citada ladera de Pasamayo, que consistirán en suavizar las curvas que en ella existen, y dar á los taludes la inclinacion mas perfecta, con el fin de que no se descarrilen los coches, ni acontezca derrumbe de arena, á pesar de los terremotos frecuentes en nuestro suelo.

Ningun ferrocarril del mundo, señor Ministro, aun cuando no esté colocado en las condiciones del nuestro, se encuentra exento de accidentes desgraciados, y la perseverante actividad de los empleados y la prudente direccion de los jefes, están reducidas á prevenirlos y evitarlos. Esta es tambien nuestra tarea, que el directorio y todo el personal que sostiene en la línea, desempeñan concienzuda é infatigablemente, sin economizar gastos, cualesquiera que sean su valor y los sacrificios que ellos le imponen.

Como una prueba de lo expuesto, séame permitido manifestar á US. que en varias sesiones del directorio ha meditado y discutido acerca de la conveniencia de suspender ó no el tráfico por la cuesta de Pasamayo; y segun la opinion del ingeniero de la línea, conforme en todo con el dictámen expresado del ingeniero del Estado, director de la compañía por el Supremo Gobierno D. A. Miecznikouski, ha podido y puede continuar el tráfico sin peligro de ningun género, mediante las prevenciones que se acordaron y que están en pleno vigor.

Ruego á US., señor Ministro, se digne presentar á S. E. el Presidente la exposicion informativa que de órden del directorio tengo el honor de elevar al Supremo Gobierno, con el objeto de que instruido de los acontecimientos ocurridos de una manera auténtica y penetrado de las causas que los han originado y de los medios propuestos por el ingeniero de la línea, para prevenir y evitar las desgracias futuras, aceptados y aprobados por el ingeniero del Estado don A. Miecznikouski, pueda saber cómo se administran por parte del directorio los vitales intereses confiados á su celo y patriotismo.

Soy de US., señor Ministro, con la mas alta consideracion, atento y obsecuente servidor.—P. Rivera.

Informe del ingeniero inspector.

Lima, 14 *de Febrero de* 1871.

Con arreglo á la nota de US. del

13 de Enero, he examinado los detalles de material fijo y rodante, como tambien la administracion del ferrocarril de Lima á Chancay, y aunque me faltan todavia muchos elementos, creo, con todo, que puedo ofrecer á US. suficientes datos acerca de esta línea.

1º—DEL TRAZO DE LA VIA.

Segun la posicion actual de los rieles, se ve que el trazo ha sido estudiado con el esmero necesario. La formacion de los terraplenes y la colocacion de los rieles se han precipitado, habiéndose hecho estos trabajos con demasiada economía; se encuentran curvas y contracurvas sin motivo y cambios de declive demasiado bruscos y frecuentes. La via, en la seccion de Ancon á Pasamayo, está construida en sus cuatro quintas partes de longitud al lado de colinas de arena que antes presentaban un declive natural de arena, desde la cima hasta la orilla del mar. Para establecer allí la via ha sido menester quitar la arena de un lado para poder entrar un poco al interior de la cuesta, y rellenar por el otro para ganar terreno, como se puede ver en el adjnnto cróquis. De ello resulta un aumento en la inclinacion de los taludes naturales; por consiguiente la arena trata de tomar su inclinacion natural bajando por una parte, sobre el riel derecho, y por la otra tendiendo á faltar bajo el riel del lado izquierdo de la via. Ese movimiento es generalmente lento; porque las estratificaciones del terreno son horizontales y ademas una gran parte del terreno está consolidada naturalmente, por sales que pegan sus granos entre sí. Sea lo que fuere, la administracion emplea 70 trabajadores para conservar la via libre, y no siempre consigue su objeto. Es fácil prever que ese trabajo extrordinario, de la conservacion de esta parte de la via, va á continuar hasta que la arena vuelva á tomar su inclinacion natural; una prueba en favor de esto es el efecto del temblor del 5 del mes pasado, á consecuencia del que los derrumbes han sido fuertes y la arena ha cerrado completamente la via; formando un solo talud, desde lo alto del cerro hasta abajo.

La via bajo el punto de vista de las curvas y de la colocacion de los rieles deja mucho que desear; en primer lugar, se ha fijado el mínimun del radio de las curvas, en 109 metros 50 (16° para una longitud de 100 piés ingleses;) pero, durante la construccion, han bajado hasta 85 metros; los alineamientos derechos entre dos curvas en sentido opuesto bajan á veces, á 7, á 5, y aun á 3 metros, lo que hace imposible el arreglo conveniente de la elevacion sobre el interior del riel exterior de las curvas, á consecuencia de la circulacion de los trenes y de los hundimientos de los terraplenes; la diferencia de nivel de los dos rieles se aparta de la que debiera tener, en uno y dos centímetros. La misma diferencia se nota á lo largo de la via.

2º—DEL MATERIAL RODANTE.

El material rodante, que está ahora en ejercicio, no es enteramente apropiado á la línea, porque ha sido construido para una línea cuyo radio mínimo en sus curvas sea poco mas ó menos de 120 metros; y en la actualidad hace el servicio sobre una línea cuyos radios bajan hasta 85 metros, y en que las curvas se siguen las unas á las otras. Los rebordes ó pestañas de las llantas de las ruedas, por efecto de esto, se acaban prontamente: por ejemplo, en una locomotora (Ancon) se han visto obligados á cambiar las ruedas, despues de recorrer 40,000 kilómetros de camino solamente. Los carros y wagones son de mediana calidad; los resortes, los frenos y las placas de guardia, son muy débiles: los dos descarrilamientos del 26 de Diciembre y del 30 de mismo mes, y tambien los dos accidentes del 30 de Enero

de 1871, han sido causados por los defectos del material.

Ahora se ha disminuido considerablemente la velocidad de los trenes, única precaucion posible por el momento, y que disminuye en mucho la probabilidad de las desgracias.

3º—ADMINISTRACION.

Con sentimiento debo confesar que poco ha reinaba todavia en la administracion un desórden completo: habia empleados, y aun superiores, cuya posicion y obligaciones no estaban definidas. Los empleados nuevos, subalternos, no sabian á quién obedecer, ó mas bien, obedecian á todos, y, en gran parte á ese desórden debe atribuirse el estado actual y poco satisfactorio de la línea de que hablo.

De un mes y medio á esta parte, el directorio ha puesto las bases de la nueva organizacion del servicio, y en consecuencia la situacion empieza á mejorarse y se puede esperar que, en poco meses, si el personal es competente y bastante enérgico, se llegará á obtener una seguridad mas satisfactoria para los trenes.

Dígnese US., señor Ministro, admitir la seguridad de mi alta consideracion.—A. MIECZNIKOUSKI.

Suspéndese el tráfico entre Ancon y Chancay.

Lima, Febrero 24 de 1871.

Teniendo en consideracion que del informe del ingeniero de Estado D. Alejandro Miecznikouski, comisionado por el Gobierno para examinar el ferrocarril de Lima á Chancay, aparece que esta via adolece de graves imperfecciones, especialmente en la seccion comprendida entre Ancon y Pasamayo, en la que el tráfico es en extremo peligroso por los derrumbes de arena que constantemente amenazan: que ninguna via férrea puede entregarse al tráfico público sin que reuna todas las condiciones que garanticen la seguridad de los pasajeros que viajen por ella: que es un deber del Gobierno prevenir las desgracias que con frecuencia pueden ocurrir en la cuesta de Pasamayo, por los graves defectos de que en ese lugar adolece el camino, se resuelve: que se suspenda el tráfico entre Ancon y Chancay, hasta que desaparezcan los inconvenientes observados por el referido ingeniero, y se dé á esa seccion del camino toda la solidez y seguridad necesarias; y por cuanto es indispensable reparar los defectos que tambien se notan en la seccion comprendida entre Lima y Ancon, se dispone: que la empresa proceda en el dia á ensanchar el radio de las curvas, á hacer menos frecuentes y bruscos los cambios de vias, y hacer desaparecer las demas imperfecciones observadas por el ingeniero comisionado; todo lo que se ejecutará bajo la direccion y vigilancia de este.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

La carga no está prohibida.

Lima, Marzo 18 *de* 1871.

No habiéndose propuesto otro objeto el Gobierno al prohibir el tráfico entre Ancon y Chancay, por el supremo decreto de 24 de Febrero último, que prevenir las desgracias de que pudieran ser víctimas los viajeros en la cuesta de Pasamayo, se declara: que en dicha prohibicion no está comprendido el acarreo de mercaderías, las que serán conducidas con las precauciones necesarias para evitar cualquier accidente que pudiera ocasionar pérdidas á los dueños.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Comision de mensura para los ferrocarriles de Chancay y de la Oroya.

Lima Abril 20 *de* 1871.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Obras Públicas.

Tengo la honra de decir á US. en contestacion á su respetable

oficio fecha de ayer, que la comision para examinar y medir los terrenos, que por consecuencia de la construccion de los terraplenes para los ferocarriles de Chancay y la Oroya, han quedado en ambos lados de las líneas, practicó el dia 3 del corriente una visita de inspeccion en el rio, no habiéndolo hecho antes, en razon de que las fuertes crecientes del Rimac lo habian hasta entónces impedido. Quedó asimismo acordado que el arquitecto D. Miguel Trefogli, miembro de la comision, presentaria oportunamente el respectivo plano que determinase el número de metros cuadrados que han resultado aprovechados en ambas líneas. El referido arquitecto no ha podido hasta hoy realizar aquel trabajo, y á mérito del estimado oficio de US. á que contesto, le he recordado el cumplimiento de esa obligacion que espero deje satisfecha á la brevedad posible á fin de que la comision pueda con la misma premura, cumplir con su encargo.

Dios guarde á US., S. M. — PEDRO A. DE LUVAWEN.

Auxilio prestado á la empresa.

Lima, Junio 16 *de* 1871.

Teniendo en consideracion: 1º que por el artículo 4º del supremo decreto de 17 Setiembre de 1868, debe la compañía del ferrocarril de Lima á Huacho, construir esta línea hasta esa ciudad; 2º que por suprema resolucion de 3 de Junio último debe reformar algunas partes de la 1ª seccion que ha construido y muy especialmente la comprendida entre Ancon y el rio Pasamayo; 3º que habiendo agotado la compañía su capital en la construccion de la parte que se halla en explotacion, carece de los fondos necesarios para llevar adelante las obras que debe concluir; 4º que deseando el Gobierno obviar esa dificultad para que se perfeccionen y terminen los trabajos que esta compañía ha emprendido, ha impuesto á los contratistas del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, la condicion de invertir en obligaciones de la mencionada compañía que ganarán el interés de ocho por ciento anual y tendrán cuatro por ciento de amortizacion, los dos millones de soles que en calidad de fianza deben depositar en arcas fiscales, cantidad suficiente segun los estudios practicados para dar cima á esta empresa; se resuelve: facúltase á los representantes del Gobierno en la compañía del ferrocarril de Lima á Huacho, para que autoricen la emision de los dos millones de soles en obligaciones que ganarán el interés y amortizacion arriba expresados con la garantía de la línea y sus productos, y póngase en conocimiento de la expresada compañía la condicion impuesta á los contratistas del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, para que tan luego como esté definitivamente ajustado el contrato de construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, proceda á recibir de la Caja Fiscal de Lima los 500,000 soles que han depositado ya dichos contratistas, entregando ella previamente las obligaciones respectivas; continúe despues recibiendo del mismo modo las sumas que con arreglo á lo dispuesto en el supremo decreto de 26 de Junio último, vayan depositando dichos contratistas hasta el completo de los 2.000,000 y tome las medidas convenientes á fin de que á la mayor brevedad posible siga la construccion del ferrocarril hasta Huacho y cumpliendo las demas obligaciones que ha contraido, entendiéndose que antes de verificarse la emision deben quedar terminados definitivamente los estudios de las obras que hayan de ser ejecutadas entre Lima y Huacho, y que estas no podrán verificarse por administracion sino por contratos bajo la responsabilidad de los que celebren como constructores.

Comuníquese, regístrese y publíquese, reservándose en secretaría

hasta la definitiva adjudicacion del contrato de Chimbote á Huaraz.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Trásladase la estacion.

Lima, Marzo 7 de 1872.

Atendiendo á que para el desarrollo del pueblo de Ancon y que para que los edificios públicos de ese puerto se sitúen de una manera conveniente, es indispensable trasladar la estacion del ferrocarril á otro lugar mas adecuado, se dispone: que dicho edificio sea trasladado al lugar designado en el plano que al efecto ha elevado el ingeniero D. G. Bush, abonándose á la empresa del ferrocarril por la Caja fiscal de este departamento la suma de 22,000 soles en que se han calculado los gastos que deben hacerse en el cambio de la estacion, con cargo de rendir cuenta de dichos gastos y de reintegrar el sobrante que resultase, sin que el Gobierno quede obligado á pagar mayor cantidad, aun cuando dichos gastos excedan de la expresada suma. Aplíquese este gasto á la partida 1131 pliego 1º del presupuesto general vigente, segun lo dispuesto en el decreto de 1º de Enero del año anterior. Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

El Estado propone la adquisicion del camino.

Lima, Mayo 29 de 1872.

Teniendo en consideracion: que el ferrocarril de Lima á Chancay necesita reparaciones costosas sin las cuales no hay seguridad en el tráfico, ni posibilidad de que los capitales que en él se han invertido reporten provecho alguno: que es urgente la ejecucion de esas reparaciones y aun de varios cambios en la direccion de la línea, para evitar el deterioro rápido que en la actualidad está sufriendo: que la empresa es deudora de crecidas sumas y carece de los mejores medios para cubrirlas: que este estado violento de cosas y la necesidad de que esa via subsista y se prolongue hasta la villa de Huacho, por lo ménos, para que proporcione el beneficio público que se tuvo en mira al plantificarla, exigen que se tome una resolucion que haga desaparecer los males que ahora se experimentan, prevenga la destruccion total que amenaza, garantice la marcha ordenada y próspera de esa negociacion y salve á la empresa del estado de quiebra en que se encuentra: que el medio único y eficaz que hay para evitar la ruina de los accionistas y de los capitales del Gobierno, y de que el ferrocarril se conserve y llene cumplidamente su objeto, consiste en que el Estado adquiera el dominio exclusivo y absoluto del ferrocarril, dando á los accionistas una compensacion proporcionada: que el Gobierno se halla autorizado para acudir al empleo de este medio, tanto por las razones de conveniencia fiscal y de utilidad pública que van expuestas, como por la facultad que la ley le acuerda para la construccion de ferrocarriles; se declara: que el Gobierno está pronto á tomar sobre sí el pago de las cantidades que adeuda la empresa y á ejecutar de su cuenta en la seccion de Lima á Chancay todas las obras necesarias para su conservacion y mejora, bajo la condicion de adquirir el dominio exclusivo y completo del ferrocarril de Lima á Huacho. El Gobierno emitirá á favor de los accionistas en cambio de sus acciones, obligaciones de dos especies: unas que ganarán el interés de 5 ℘ anual y que comenzarán á amortizarse dentro de cuatro años, con un fondo de amortizacion acumulativo de 4 ℘; y otras que no ganarán desde luego ni en adelante otro interés que el que el ferrocarril produzca á los capitales en él invertidos. Los accionistas elegirán las obligaciones que mas

les convenga; pero queda entendido que jamas ni por motivo alguno tendrán participacion ni ingerencia alguna en el ferrocarril, ni en sus cuentas, ni en su administracion.

Comuníquese al director de la empresa para que convoque á junta general de accionistas, ponga en su conocimiento el contenido de esta disposicion y dé cuenta de su resultado, advirtiéndoles que en caso de no aceptar el medio propuesto, se declarará la quiebra de la compañía.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—MASIAS.

Se fija el interés de las obligaciones.

Lima, Abril 8 *de* 1872.

Vista la presente comunicacion de los comisionados nombrados por los accionistas del ferrocarril de Chancay; tomadas en consideracion las razones expuestas y las explicaciones verbales que han dado en la conferencia habida con ellos; deseando el Gobierno que el arreglo propuesto en el decreto de 27 de Marzo próximo pasado, sea el mas equitativo posible en favor de los suscritores, que no obstante sus limitados recursos, tomaron parte en aquella empresa y han continuado poseyendo sus acciones; y considerando que el interés del 5 ℘ fijado en las obligaciones que se emitan en cambio de esos títulos, si bien es un tipo que está en relacion exacta ó aproximada con el valor actual de dichas acciones, el Gobierno tomando estas en cambio de obligaciones con el interés de 6 ℘, ejecuta una operacion idéntica á la de haber empleado en dicho ferrocarril de Lima á Chancay un capital menor en todo lo que importe la economía que vaya obteniendo en la amortizacion periódica de esas obligaciones: que pudiendo por esto hacerse alguna concesión equitativa en favor de los accionistas primitivos que aun continúan siéndolo, puede el Gobierno acordarla: que con el fin de que no se hagan ilusorios los efectos de esa concesion, conviene acelerar el pago de las obligaciones que se emitan con cargo de amortizacion; se resuelve: que las obligaciones que segun el decreto de 27 de Marzo último, deben ganar el interés del 5 ℘, disfruten del interés del 6 ℘, única y exclusivamente en favor de los primitivos accionistas que aun conserven sus títulos; y que tanto dichas obligaciones del 6 ℘ como las que habran de continuar redituando el 5 ℘, se paguen por medio de amortizaciones trimestrales, empleando para el efecto la cantidad de 8,000 soles cada tres meses. Las obligaciones del 6 ℘ llevarán el nombre del suscritor á cuyo favor se expidan, y el Gobierno tomará las disposiciones necesarias para asegurarse de quiénes se hallan verdaderamente en el caso de recibirlas.

Comuníquese y publíquese.—Rubrica de S. E.—MASIAS.

Cancelacion del certificado de depósito.

Lima, Abril 10 *de* 1872.

Vista la presente solicitud y teniendo en consideracion: que aun cuando por las supremas resoluciones de 26 de Junio y 16 de Setiembre de 1871, el depósito de los quinientos mil soles de que habla la cuarta condicion de las prevenciones generales del decreto de 15 de Febrero de dicho año, debia convertirse en obligaciones del ferrocarril de Lima á Huacho, por igual suma, no es este hecho bastante motivo para acelerar el certificado del primer depósito, puesto que ese documento tiene el objeto de acreditar en todo tiempo la consignacion de él, con cuyo fin se ha insertado en la escritura del contrato; ya que por otra parte, la empresa del ferrocarril al entregar sus obligaciones y recibir por ellas los quinientos mil soles de su importe, está resguardada y no puede

sufrir ninguna responsabilidad en lo posterior; se declara sin lugar la peticion del administrador general de la compañía del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, para que se cancele el antedicho certifido.—Regístrese.—Rúbrica de S. E. —MASIAS.

Cange de obligaciones—Liquidacion.

Lima, Abril 17 *de* 1872.

Debiendo determinarse la manera de expedir las obligaciones de intereses del 6 por ciento, de 5 por ciento y las en participacion, que segun las supremas resoluciones de 25 de Marzo y 10 de Abril del presente año, han de darse á los accionistas del ferrocarril de Lima á Huacho, y el monto y el modo del servicio de esas obligaciones, se dispone: 1º que una junta compuesta de D. Manuel A. Barinaga, D. Manuel Pasapera y D. Pedro Ureta, reciba del director del ferrocarril con un prolijo inventario, los libros, documentos, escrituras, planos, informes y demas papeles de la empresa: 2º que teniendo á la vista el registro de suscritores confronte con él los títulos de accion que los suscritores ó accionistas le presenten, á fin de que si el número de la accion que el interesado exhiba es el mismo con el cual dicho interesado fué inscrito como suscritor, le expida un certificado provisional convertible en obligacion de 6 por ciento ó uno convertible en la obligacion del 5 por ciento, si no hay esa correspondencia de numeracion, ó si el portador de la accion no estuviese considerado en el registro de los suscritores: 3º que á los poseedores de acciones que no quieran convertirlas en obligaciones de 6 ó de 5 por ciento, sino en participacion de los intereses que produzca la seccion de Lima á Chancay, les dé los certificados provisionales, para su trasferencia en obligaciones de esa especie: 4º que hecho el cambio de acciones por certificados provisionales, para lo que se concede un plazo que terminará el 31 de Mayo, la junta remita al Ministerio de Hacienda, canceladas las acciones convertidas, para lo que á medida que las vaya recibiendo las irá oradando, sentando cada dia acta de las que fuesen representadas: la remision de dichas acciones la hará la junta el 1º de Junio acompañando las actas, el registro de suscritores y un cuadro que exprese cuáles de entre ellos han enagenado sus títulos, cuáles los que conservándolos los han entregado, recibiendo certificados para que se les den obligaciones de 6 por ciento, y cuáles por fin son los poseedores de acciones que, habiéndolas adquirido no por suscricion sino por compra posterior, las han cambiado por certificados convertibles en obligaciones de 5 por ciento ó de intereses en participacion: 5º que remitidas las acciones anuladas y el cuadro y registro de que trata el anterior artículo, se proceda á expedir las obligaciones que serán firmadas por el Presidente de la República y el Ministro de Hacienda, obligaciones que extendidas en un papel especial, contendrán la cláusula particular de que para el servicio de ellas, se fije el fondo de amortizacion acumulativa de 3,200 soles anuales mas el importe á que asciende el interés al 5 y 6 por ciento de las obligaciones mencionadas, entendiéndose que de ese lote de amortizacion, aumentado con el importe de los intereses de las obligaciones amortizadas por propuesta, cada trimestre, se dividirá para una y otras obligaciones en proporcion al monto respectivo de cada una de estas dos especies de documentos; y 6º que la junta teniendo á la vista los documentos de la empresa y pidiendo si fuere necesario informe á los directores, liquide el pasivo de la sociedad del cual dará cuenta al Gobierno en un informe particular.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—MASIAS.

Amortizacion trimestral.

Lima, Mayo 14 *de* 1872.

Para mejor cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5º del supremo decreto de 17 de Abril último, se dispone: que la amortizacion acumulativa y el pago de intereses de las obligaciones que se expidan en cambio de los títulos de acciones del ferrocarril de Lima á Huacho, se verifique trimestralmente los dias 30 de Marzo, 30 de Junio, 30 de Setiembre y 30 de Octubre de cada año; haciéndose la primera amortizacion y el pago de intereses el 30 de Junio próximo, á cuyo efecto se dividirán los treinta y dos mil soles fijados para dicha amortizacion en cuatro partes, de ocho mil soles cada una, aplicándose cada parte, con mas el producto de los intereses acumulados, á la amortizacion trimestral.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — MASIAS.

Pago al administrador.

Lima, Octubre 3 *de* 1872.

Abónese por la Caja Fiscal de este Departamento al administrador de la línea férrea de esta capital á Chancay D. Carlos Williams la cantidad de 11,617, 36 soles que importa la planilla adjunta de valores que hay que pagar á diferentes acreedores.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.— Regístrese y comuníquese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Costo de reparaciones.

Lima, Octubre 3 *de* 1872.

Siendo de urgente necesidad proceder inmediatamente á ejecutar los trabajos que demanda la reparacion de la línea férrea de esta capital á Chancay, abónese por la Caja Fiscal de este Departamento al administrador de la expresada línea D. Carlos Williams la cantidad de 8,000 á cuenta de los 28,000 que importa el presupuesto formado por el ingeniero de Estado don Alejandro Mieczinikouski.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento. — Regístrese y comuníquese. — ROSAS.

Venta de material sobrante.

Lima, Octubre 10 *de* 1872.

Existiendo algunos materiales excedentes de la obra del ferrocarril de esta capital á Huacho, que por ahora son innecesarios y á fin de evitar su destruccion; autorízase al administrador de la línea para que proceda á vender rieles, durmientes y los útiles que son necesarios para su colocacion, á los mejores precios posibles, dando cuenta oportunamente de las ventas que se realicen.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. —ROSAS.

Provision de ruedas.

Lima, Octubre 24 *de* 1872.

En consideracion á la necesidad que hay de variar las ruedas de algunos wagones y carros del ferrocarril de esta capital á Huacho, por el mal estado en que se encuentran, segun lo manifiesta en este oficio el administrador de esa línea, se resuelve: que reciba de D. Enrique Meiggs los 16 pares de ruedas que indica, cuyo valor y el de su conduccion de los Estados Unidos al puerto del Callao serán satisfechos oportunamente por el Gobierno.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Complemento de la resolucion anterior.

Lima, Noviembre 18 *de* 1872.

Siendo fundadas las observaciones que hace el Director de Rentas

á la resolucion de 1º de Octubre último en que se autoriza al administrador de la línea férrea de Huacho para que venda los rieles, durmientes y útiles de estos mismos á los mejores precios posibles, se resuelve: que debe entenderse que esta operacion se ejecutará con arreglo á lo que disponen las leyes para la enagenacion de los bienes del Estado.

Registrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Gastos de refaccion.

Lima, Noviembre 20 *de* 1872.

Manifestando en este oficio el administrador de la línea de esta capital á Chancay y Huacho que se han gastado ya en los trabajos de refaccion de la expresada línea los 8,000 soles que en Octubre último se le entregaron para tal objeto, con cuyo motivo solicita que se le provea de fondos para continuar la obra, y atendiendo á la urgente necesidad que hay de terminar la referida refaccion, se dispone: que la Caja Fiscal de este Departamento entregue al administrador de dicha línea D. Carlos H. Williams 6,000 soles mas, á cuenta de los 28,000 que importa el presupuesto formado por el ingeniero Miecznikouski.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento. — Comuníquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Nuevos pagos.

Lima, Diciembre 20 *de* 1872.

En atencion á lo que expone en el presente oficio el administrador de la línea férrea de esta capital á Huacho; abónese por la Caja Fiscal de este Departamento al citado administrador la cantidad de 6,000 soles á cuenta de los 28,000 que importa el presupuesto formado para dicha obra.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.—Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Depósito del precio de la venta.

Lima, Febrero 27 *de* 1873.

Atendiendo á las razones que aduce en el presente oficio el señor Ministro de Hacienda, se resuelve: que el producto que resulte de la venta de los materiales que existen en las estaciones del ferrocarril de Ancon, se entregue por el administrador de dicha línea, en la Caja Fiscal de este Departamento, de lo que dará cuenta oportunamente al Ministerio de Gobierno; quedando la administracion de la referida línea, á cargo de este mismo, así como la construccion de las obras que demande para su mejor servicio.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda y al administrador de la línea. — Regístrese y comuníquese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Se consideran 20,000 soles al Banco de Lima.

Lima, Marzo 31 *de* 1873.

Remítase el adjunto libro con nota á la Junta encargada de formar el activo y pasivo del ferrocarril de Lima á Chancay y pase este expediente á la Junta de la Deuda Flotante de la República para que considere incluido en ella el crédito de 20,000 soles del Banco de Lima á que se hace referencia.

Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Compra de material rodante.

Lima, Abril 2 *de* 1873.

Manifestando el administrador de Lima á Chancay y Huacho la necesidad que hay de que se compre para el servicio de la línea doce pares de ruedas, un par de cilindros y dos carros de madera, conforme á la razon y diseños que acompaña, formados por el ingeniero D. Alejandro Miecznikouski,

se dispone: procédase á la compra de los referidos útiles y se autoriza al administrador de la línea para que encargue á los Estados Unidos á don Walton H. Evans la construccion de las referidas ruedas, cilindros y carros, remitiéndole copia de los diseños y quedando archivados los originales en la Junta Central de Ingenieros.

Pase al Ministerio de Hacienda para que dicte las órdenes consiguientes al cumplimiento de este decreto.—Comuníquese y regístrese—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Bases para el arrendamiento.

Lima, Junio 20 de 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

En cumplimiento de la órden de US. de 30 de Marzo último, esta Junta Central tiene el honor de elevar á su conocimiento tres proyectos para el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay y la prolongacion de la línea hasta Huacho por la quebrada de Canarios.

El primero marcado con el número 1, solo comprende las bases para el arrendamiento de esta línea hasta Ancon y Chancay, bajo las condiciones que US. remitió á esta Junta.

El segundo es el mismo que el anterior, pero el pago del arrendamiento está basado en el 10 ℘ de la entrada bruta, como se ve en la f. 6 vuelta del proyecto núm. 1.

El tercero marcado con el número 2, comprende no solo el arrendamiento de la línea hasta Ancon, sino tambien la prolongacion hasta Huacho, por la quebrada de Canarios, por cuenta y riesgo de la empresa arrendataria, y está basado sobre el 10 ℘ de la entrada bruta para el pago del arrendamiento.

Antes de decidirse al cambio de esa parte de la línea de Ancon á Pasamayo, dos miembros de la Junta fueron á hacer una inspeccion de toda ella, y se han convencido de que la parte entre Ancon y Lima solo necesita algunos cambios no muy sérios, como por ejemplo, elevar por corta distancia la pendiente de algunos terraplenes, ensancharlos en las partes que tienen menos de 4 m. 30 cent. de anchura. Evitar el viaducto de Piedras Gordas, lo que bien se puede verificar, llevando la línea mas hácia el cerro, evitando de este modo dos fuertes curvas. Cambiar dos curvas con radio mayor que se encuentran despues del viaducto. Concluir y componer la estacion de Ancon á Lima.

Cualquiera obra que se haga en la cuesta de Pasamayo, por muy séria y costosa que sea, no cortará del todo el mal de ese trayecto, pues independientemente del que proviene del terreno mismo, el trazo es pésimo, tanto para la seguridad como para el material fijo y rodante. En esa cuestion es difícil cambiar el trazo y debido á tanta curva fuerte sin tangente, no vale la pena conservarlo, haciendo gastos fuertes como serian necesarios, porque aun así, seria todavia ruinoso para la explotacion. Sin embargo de que el camino en actual servicio no ofrece peligro eminente, gracias á las fuertes cuadrillas de camineros que lo conservan en ese estado, es tal, que si por pocos dias suspenden el trabajo de conservacion, puede suceder que si no desaparece parte de la línea por completo bajo la arena, no se podrá transitar, pues la arena cae continuamente sobre los rieles y aun quitándola, no se puede impedir que de cuando en cuando los cilindros de las máquinas tropiecen: ademas, el mar mina continuamente el talud de la arena, sobre el cual se halla la cama del camino. Por todas estas razones, lo mas económico para la explotacion seria hacerla de nuevo por la quebrada de Canarios. La arena de la cuesta de Pasamayo es una capa tan profunda y tan elevada, que no tendrá

cuándo acabar de caer sobre el camino y de cesar el continuo gasto de limpiarla.

Dios guarde á US.

Por la Junta Central de Ingenieros—El Vicepresidente—EULOJIO DELGADO.

Comision de comerciantes.

Lima, Junio 25 de 1873.

Vistas las presentes bases, formadas por la Junta Central de Ingenieros, para sacar á remate el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay, y para la prolongacion del mismo, hasta la villa de Huacho;

Publíquese en los periódicos de esta capital y encárguese á una comision compuesta del Dr. D. Mariano Felipe Paz Soldan, D. José Boza y D. Guillermo Sterling, el exámen de dichas bases, facultándola para que formule las que estime convenientes.—ROSAS.

I.

PROYECTO DE LAS BASES PARA EL ARRENDAMIENTO POR 20 AÑOS DEL FERROCARRIL DE LIMA Á ANCON Y CHANCAY.

1º El Supremo Gobierno pide propuestas por el término de 90 dias para el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay.

2º El rematista ó la empresa tomará á su cargo la explotacion del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay por el término de 20 años forzosos para ambas partes, contados desde la fecha en que la escritura pública se otorgue á este efecto.

3º El Supremo Gobierno le entregará el camino, material fijo y rodante, factoría con todos sus útiles, estaciones y demas especies de la línea, bajo un inventario detallado, en el cual se especificará el estado actual de cada partida.

4º Se le entregará tambien el cuartel de Ancon para almacenes y le permitirá hacer construcciones para depósitos de coches, carros ó mercaderías en el Tajamar de esta capital, en terrenos adquiridos sobre el rio, ó de propiedad nacional.

5º Entregará á la empresa todas las maderas labradas, tanques de fierro y molinos de viento para que los coloque donde crea conveniente, á fin de facilitar el servicio.

6º El Supremo Gobierno se compromete llevar á cabo la obra de proveer de agua potable á la poblacion de Ancon, conforme á la contrata hecha con el señor D. J. Hart.

Habilitará la caleta de Ancon para el cabotaje de embarque y desembarque de efectos libres de derechos.

8º El Supremo Gobierno se compromete igualmente á abonar á la empresa el valor de un muelle de fierro con los aparatos necesarios para la carga y descarga, hasta la suma de 100,000 soles.

9º Le abonará tambien el valor de las obras del ferrocarril que demanden mejoramiento en el camino hasta la suma de 200,000 soles.

10. Los planos y especificaciones del nuevo muelle en Ancon y demas obras, serán determinados por la Junta Central de Ingenieros: así como tambien los respectivos presupuestos, el importe de los cuales se pagará á la empresa al terminar el plazo del arrendamiento.

NOTA.—Los planos, especificaciones y presupuestos de las obras de que tratan los artículos 8º y 9º estarán á la disposicion de los interesados desde el..... en la oficina de la Junta Central de Ingenieros, donde puedan ser vistos desde las doce del dia hasta las tres y media de la tarde.

11. Si la empresa ademas de las obras indicadas, juzgase por conveniente ejecutar otras, como por ejemplo, ramales particulares, lo podrá hacer con prévio consentimiento del Gobierno.

12. Será de cuenta de la empresa la construccion ó colocacion de

los edificios necesarios para completar la estacion de Lima á Ancon é intermedias, colocar los tanques de fierro y molinos de viento, construir las acéquias de mampostería; terraplenar la parte baja de la línea antes de la subida del puente de Chillon, componer los muros de defensa en el rio de Chillon; lastrar el camino en la parte donde lo necesite; construir los ramales necesarios en la estacion de Lima, Puente de Piedra y Ancon; ensanchar la cama hasta 4 m. 30 cent. en la parte donde tenga menos; cambiar algunas pendientes con otras mas suaves, en los puntos donde lo requiera el buen tráfico; todo esto sin gravámen alguno para el fisco.

13. Los trabajos á que se hace referencia en los artículos 11 y 12, una vez ejecutados, serán del dominio de la línea sin que la empresa tenga derecho de reclamar al fisco remuneracion alguna en cualquier tiempo que sea.

14. Todos los materiales de construccion y otros como maderas, durmientes, rieles, etc. cimiento romano, carbon y aceite que sobren de la actual explotacion, el dia que se firme la escritura se venderán en remate público, teniendo la empresa la preferencia por el tanto.

15. Los estudios y proyectos de las obras de que tratan los artículos 11 y 12, deben ser préviamente aceptados por el Supremo Gobierno conforme á los decretos expedidos para este efecto; los presentarán por duplicado para que quede un ejemplar en el archivo de la Junta Central de Ingenieros.

16. El arrendatario ó empresa hará un depósito de 100,000 soles como garantía del fiel cumplimiento del presente contrato.

17. Pagará al Estado 500 soles mensuales durante los cinco primeros años: 1,000 soles mensuales los cinco siguientes, y el último decenio ademas de los 1,000 soles, pagará un diez por ciento de la entrada bruta.

18. Una vez los veinte años de arrendamiento vencidos, la empresa devolverá al Estado el ferrocarril de Lima á Ancon con todas las mejoras previstas en los artículos 8º, 9º, 11 y 12 y con el mismo material rodante, estaciones etc.; en buen estado de conservacion y servicio.

19. El Supremo Gobierno abonará á la empresa el valor de los certificados expedidos por la Junta Central de Ingenieros, valor de las obras de que tratan los artículos 8º y 9º

20. El Supremo Gobierno se reserva el derecho de comprar al fin de los veinte años á la empresa, los materiales de construccion restantes, como maderas, rieles etc.; incluso carbon y aceite, al precio de factura, obligándose tambien á comprar estos últimos para el aprovisionamiento de la línea de Lima á Ancon para seis meses.

21. La empresa se someterá para la construccion, explotacion y conservacion al cuaderno de condiciones y policía de ferrocarriles que el Gobierno tenga en vigencia.

22. Habrá á lo menos un tren diario de ida y de regreso, y mas, si el servicio público lo exigiere.

23. La empresa podrá organizar el servicio de comisionaje, para entregar á domicilio los materiales y mercaderías sin privilegio de ninguna clase, conformándose á las prescripciones municipales.

24. Podrá tambien tener sus lanchas propias para el embarque y desembarque de materiales, pero sin privilegio de ninguna especie, y conformándose á la policía de puertos.

25. La tarifa máxima que la empresa podrá cobrar por el trasporte en el ferrocarril, de pasajeros, mercaderías, materiales y bestias, es la siguiente:

1º *Pasajeros.*

Por persona y por kilómetro de distancia, en coches de 1.ª clase 4 centavos.

En coches de 2ª clase 2 centavos.

2º *Mercaderías de 1ª clase.*

Por tonelada y por kilómetro 15 centavos.

Mercaderías de 1ª clase son.

Equipajes.
Sederías.
Pescados frescos.
Muebles de lujo.
Ropa de toda clase.
Perfumería.
Cristalería.
Porcelana fina.
Café.
Té.
Cigarros.
Vinos y licores finos en cajones.

3º *Mercaderías de 2ª clase.*

Por toneladas y por kilómetro 12 centavos.

Mercaderías de 2ª clase son:

Azúcar.
Algodon.
Alfombras.
Aceite.
Crin.
Cueros.
Harinas.
Jergon.
Tripe.
Géneros y tejidos de algodon, lana etc.
Maquinaria, ferretería y quincallería.
Pescado y carne salada.
Sal de sacos, tarros ó piedras.
Trigo.
Vinos y licores en barriles.
Velas de todas clases.

4º *Mercaderías de 3ª clase.*

Por tonelada y por kilómetro 10 centavos.

Mercaderías de 3ª clase son:

Carbon de madera ó mineral.
Cal, cimiento.
Piedras de construccion, ladrillos y adobes.
Caña de Guayaquil.
Madera de construccion, leña.

5º *Animales.*

Por kilómetro de distancia:

(A) Bueyes, vacas, caballos, mulas, cada uno 4 centavos.

(B) Terneros, borricos, cochinos chivos.

Pavos docena, cada una 4 centavos.

(C) Cochinos flacos, carneros, cabras.

Gallinas la docena, cada una 2 centavos.

26. La tonelada se dividirá en cien partes iguales de 10 kilógramos cada una; la fraccion de 10 kilógramos se pagará como 10 kilógramos, la fraccion de un kilómetro se pagará tambien como un kilómetro.

27. Las mercaderías de poco peso específico se pagarán por volúmen, considerando un metro cúbico por tonelada.

28. La presente tarifa será aplicable á todo peso indivisible, desde 30 hasta 3,000 kilógramos. Para el peso de tres á diez toneladas, el arrendatario hará un prévio convenio con el dueño, pero de ningun modo podrá rehusar el llevarlas.

29. El servicio del trasporte de correos, oficiales y soldados en comision, será gratis.

30. En el caso de que el Supremo Gobierno necesitare mandar tropas ó material de guerra, la empresa tendrá que proporcionar trenes especiales y cuantos se necesiten.

31. En el caso de que la empresa juzgase por conveniente rebajar las tarifas, en toda la línea ó en sus partes, lo podrá hacer siempre con prévio aviso del Supremo Gobierno; pero una vez rebajadas estas, no podrán ser subidas, sino despues de dos meses de avisos en los periódicos, para los pasajeros, y de cuatro meses para mercaderías y animales.

PREVENCIONES GENERALES.

32. Las propuestas deben ir acompañadas de un certificado del Cajero fiscal del departamento, que el proponente ha depositado

como garantía 100,000 soles en moneda corriente, ó en vales del crédito del Estado.

33. Los 100,000 soles de la propuesta que el Supremo Gobierno aceptará, se guardarán en las arcas del Estado hasta la espiracion del término del contrato.

34. El Supremo Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar por medio de sus ingenieros, la buena ejecucion de los trabajos, conservacion de la línea y buen servicio, y tambien hacer á la empresa las indicaciones convenientes, las que serán cumplidas por ella, una vez conocidas.

35. Todos los cambios en la explotacion ó construccion que la empresa se obligue ó juzgue por conveniente hacer, deben ser siempre préviamente aprobados por el Supremo Gobierno y ejecutados estrictamente, de manera que despues no se admitirá reclamo alguno.

Lima, Junio 19 de 1873.—S. M. —EULOGIO DELGADO.—F. ARANCIVIA.—A. MIECZNIKOUSKI.

II.

PROYECTO DE LAS BASES PARA EL ARRENDAMIENTO POR VEINTE AÑOS DEL FERROCARIL DE LIMA Á ANCON Y CHANCAY, Y PARA LA CONSTRUCCION DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE ANCON Á CHANCAY Y HUACHO POR EMPRESA PARTICULAR.

1º El Supremo Gobierno pide propuestas por el término de noventa dias, para el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay, y la construccion de una nueva línea de Ancon á Chancay y Huacho, por cuenta y riesgo de una empresa particular.

2º El rematista ó la empresa tomará á su cargo la explotacion del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay por el término de veinte años forzosos para ambas partes, contados desde la fecha en que la escritura pública se otorgue á este efecto.

3º El Supremo Gobierno le entregará el camino, material fijo y rodante, factorías con todos sus útiles, estaciones y demas especies de la línea, bajo un inventario detallado, en el cual se especificará el estado actual de cada partida.

4º Se le entregará tambien el cuartel en Ancon para almacenes, y le permitirá hacer construcciones para depósito de coches, carros ó mercaderías en el Tajamar de esta capital, en terrenos adquiridos sobre el rio ó de propiedad nacional.

5º Entregará á la empresa todas las maderas labradas, tanques de fierro y molinos de viento para que los coloque donde crea conveniente á fin de facilitar el servicio.

6º El Supremo Gobierno se compromete á llevar á cabo las obras de proveer de agua potable á la poblacion de Ancon, conforme á la contrata hecha con el señor D. T. Hart.

7º Habilitará la caleta de Ancon para el cabotaje y desembarque de efectos libres de derechos.

8º El Supremo Gobierno se compromete igualmente á abonar á la empresa el valor de un muelle de fierro, con los aparatos necesarios para la carga y descarga, hasta la suma de cien mil soles.

9º Se abonará tambien el valor de las obras que demanden mejoramiento en el camino, hasta la suma de doscientos mil soles.

10. Los planos y especificaciones del nuevo muelle en Ancon y demas obras, serán determinados por la Junta Central de Ingenieros, así como tambien los respectivos presupuestos, el importe de los cuales se pagará á la empresa, al terminar el plazo del arrendamiento.

Los planos, especificaciones y presupuestos de las obras, de que tratan los artículos 3º y 9º, estarán á la disposicion de los interesados desde el.....en la oficina de la Junta Central de Ingenieros, desde las 12 del dia hasta las 3 y media de la tarde.

11. Si la empresa ademas de las obras indicadas, juzgase por con-

veniente ejecutar otras, como por ejemplo, ramales particulares, las podrá hacer, con prévio consentimiento del Supremo Gobierno.

12. Será de cuenta de la empresa la construccion ó colocacion de los edificios necesarios para completar la estacion de Lima, la de Ancon é intermedias, colocar los tanques de fierro y molinos de viento, construir las acéquias de mampostería, terraplenar la parte baja de la línea, antes de la subida del puente de Chillon, componer los muros de defensa en el rio de Chillon, lastrar el camino en las partes donde lo necesite, construir los ramales necesarios en la estacion de Lima, Puente de Piedra, y Ancon, ensanchar la cama hasta cuatro metros treinta centímetros, en las partes donde tenga ménos, cambiar algunas pendientes en otras mas suaves, en los puntos donde lo requiera el buen tráfico; todo esto sin gravámen alguno para el fisco.

13. Los trabajos á que se hace referencia en los artículos 11 y 12, una vez ejecutados, serán del dominio de la línea, sin que la empresa tenga derecho de reclamar al fisco remuneracion alguna en cualquier tiempo que sea.

14. Todos los materiales de construccion y otros, como maderas, durmientes, rieles &ª, cimiento romano, carbon y aceite que sobren de la actual explotacion, el dia que se firme la escritura se venderán en remate público, teniendo la empresa la preferencia por el tanto.

15. La empresa construirá una nueva línea de Ancon á Chancay, pasando por la quebrada de Canarios y por el puente actual sobre el rio de Pasamayo ó bien atravesando el rio mas arriba. Y prolongará la línea de Chancay á Huacho, construyendo estaciones, almacenes, depósitos de máquinas y coches y todos los accesorios necesarios.

16. Comprará el material rodante necesario para la explotacion de esta línea.

17. El Supremo Gobierno le concede bajo inventario el material fijo, que actualmente constituye la línea de Ancon y Chancay, con la obligacion de que continúe el tráfico sobre esta miéntras se construye la otra via á Chancay. Una vez esta via concluida, la empresa podrá levantar los materiales de la cuesta, para emplearlos en las prolongaciones de la línea á Huacho.

18. Si á la empresa le conviniese atravesar el rio de Pasamayo, donde lo es actualmente, será necesario entónces, que haga las mejoras radicales en los viaductos de madera que forman los accesos del puente.

19. La nueva línea de Ancon á Chancay y Huacho, con el material rodante y todas sus dependencias, será construida por cuenta y riesgo de la empresa, quedando de su propiedad por 80 años despues del arrendamiento, sin que la empresa tenga el derecho de exigir que el Supremo Gobierno se la compre, en cualquier tiempo que sea.

20. El término de la construccion de la nueva línea de Ancon por Chancay hasta Huacho, será de 30 meses contados desde el dia que se firme la escritura de arrendamiento.

21. Los estudios y proyectos de las obras de que tratan los artículos 11 y 12, deben ser préviamente aceptados por el Supremo Gobierno conforme á los decretos expedidos para este efecto; los presentarán por duplicado para que quede un ejemplar en el archivo de la Junta Central de Ingenieros.

22. El arrendatario ó empresario hará un depósito de 100,000 soles como garantía del fiel cumplimiento del presente contrato.

23. La empresa pagará al Estado mensualmente por el arrendamiento de dicho ferrocarril el 10 % de toda la entrada.

24. Una vez los veinte años de arrendamiento vencidos, la empresa devolverá al Estado el ferrocarril de Lima á Ancon con todas las mejoras previstas en los artículos 8º, 9º, 11 y 12, y con el mismo material rodante, estaciones &ª en buen estado de conservacion y servicio.

25. El Supremo Gobierno abonará á la empresa el valor de los certificados expedidos por la Junta Central de Ingenieros valor de las obras de que tratan los artículos 8º y 9º

26. El Supremo Gobierno se reserva el derecho de comprar al fin de los 20 años á la empresa los materiales de construccion restantes, como maderas, rieles &ª incluso carbon y aceite, al precio de factura, obligándose tambien á comprar estos últimos para el aprovisionamiento de la línea de Lima á Ancon.

27. El Supremo Gobierno se reserva el derecho tambien de poder comprar, si le conviene, la nueva línea entre Ancon, Chancay y Huacho, al precio fijado por cinco peritos, nombrados dos de cada parte y el quinto elegido de acuerdo por los cuatro ya nombrados.

28. La empresa se someterá para la construccion, explotacion y conservacion al cuaderno de condiciones y policía de ferrocarriles que el Gobierno tenga en vigencia.

29. La nueva línea de Ancon á Chancay y Huacho, no podrá ser abierta al tráfico público en toda su extension, ó por partes, antes que el Supremo Gobierno expida un permiso, prévio reconocimiento profesional.

30. Habrá á lo menos un tren diario de ida y de regreso y mas si el servicio público lo exigiere.

31. La empresa podrá organizar el servicio de comisionaje, para entregar á domicilio los materiales y mercaderías, sin privilegio de ninguna clase y conformándose á las prescripciones municipales.

Podrá tambien tener sus lanchas propias para el embarque y desembarque de materiales y mercaderías, pero sin privilegio de ninguna especie, y conformándose á la policía de puertos.

La tarifa máxima que la empresa podrá cobrar por el trasporte en el ferrocarril de pasajeros, mercaderías, materiales y bestias, es la siguiente:

1º *Pasajeros.*

Por personas y por kilómetro de distancia.

En coches de 1ª clase 4 cts.
En id. de 2ª id. 2 cts.

2º *Mercaderías de 1ª clase.*

Por tonelada y por kilómetro 15 centavos.

Mercaderías de 1ª clase son:
Equipajes.
Sederías.
Pescados frescos.
Muebles de lujo.
Ropa de toda clase.
Perfumería.
Cristalería.
Porcelana fina.
Café, té.
Cigarros.
Vinos y licores finos en cajones.

3º *Mercaderías de 2ª clase:*

Por tonelada y kilómetro 12 centavos.

Mercaderías de 2ª clase son:
Azúcar, algodon, aceite.
Crin, cueros.
Harina.
Jergon, tripe, alfombras.
Géneros y tegidos de algodon y lana.
Metales en barras ó planchas.
Maquinaria, ferretería, quincallería, pescado ó carne salada.
Sal de sacos, tarros ó piedras.
Trigo.
Vinos y licores en barriles.
Velas de todas clases.

4º *Mercaderías de 3ª clase:*

Por tonelada y kilómetro 10 centavos.

Mercaderías de 3ª clase son:
Carbon de madera ó mineral.
Cal, cimiento.

Piedra de construccion, ladrillo, adobes, cañas de Guayaquil.

Madera de construccion, leña.

5º *Animales.*

Por kilómetro de distancia:

(A) Bueyes, vacas, caballos, mulas, cada uno 4 centavos.

(B) Terneros, borricos, cochinos, cabras, pavos, docena, cada una 4 centavos.

(C) Cochinos flacos, carneros, cabras, gallinas la docena 2 centavos.

La tonelada se dividirá en 100 partes de 10 kilógramos cada una, la fraccion de 10 kilógramos se pagará como 10 kilógramos; la fraccion de un kilómetro se pagará tambien como un kilómetro.

Las mercaderías de poco peso específico se pagarán por volúmen considerando un metro cúbico por tonelada.

La presente tarifa será aplicable á todo peso indivisible desde 30 hasta 3,000 kilómetros. Para el peso de 3 á 10 toneladas, el arrendatario hará un prévio convenio con el dueño, pero de ningun modo podrá rehusarse á llevarlas.

El servicio de trasporte de correos, oficiales y soldados en comision y equipajes será gratis.

En el caso de que el Supremo Gobierno necesitara mandar tropas ó material de guerra, la empresa tendrá que proporcionar trenes especiales y cuantos se necesiten.

En el caso de que la empresa juzgase por conveniente rebajar las tarifas en toda la línea ó en partes, lo podrá hacer siempre con prévio aviso del Supremo Gobierno; pero una vez rebajadas, no podrán ser subidas, sino despues de dos meses de avisos en los periódicos, para pasajeros, y de cuatro meses para mercaderías y animales.

PREVENCIONES GENERALES.

Las propuestas deberán ir acompañadas de un certificado del Cajero Fiscal del Departamento que el proponente ha depositado como garantía 100,000 soles en moneda corriente ó en vales del crédito del Estado.

El Supremo Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar por medio de sus ingenieros la buena ejecucion de los trabajos, conservacion de la línea y buen servicio, y tambien de hacer á la empresa las indicaciones convenientes, las que serán cumplidas por ella, una vez conocidas.

Todos los cambios en la explotacion ó construccion que la empresa se obligue ó juzgue por conveniente hacer, deben ser siempre préviamente aprobados por el Supremo Gobierno y ejecutados estrictamente de manera que despues, no se admitirá reclamo alguno.

Lima, Junio 20 de 1873.—S. M. —EULOGIO DELGADO.—T. ARANCIVIA.—MIECZNIKOUSKI.

Aceptaciones.

I.

Lima, 28 de Junio de 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Por el respetable oficio de US. 25 del corriente, quedo instruido de que se me ha honrado con la comision que debe examinar las bases para el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Chancay y su prolongacion hasta Huacho. Por deber como empleado cesante, y por el deseo de contribuir al bienestar público, acepto la comision que desempeñaré del mejor modo posible y con la debida prontitud. Me honro suscribiéndome de US. como su atentísimo y S. S.—M. FELIPE PAZ SOLDAN.

II.

Lima, Junio 27 de 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Me es grato contestar el muy apreciado oficio de US., fecha 25 del presente, aceptando el nombramiento que me ha hecho el honor de conferirme, de miembro de la

comision señalada para examinar las bases formuladas por la Junta Central de Ingenieros, para el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Ancon y Chancay y su prolongacion hasta la villa de Huacho.

Agradeciendo á US. debidamente la justa apreciacion que hace del interés que tengo en el bien del pais, me suscribo de US. atento servidor.

Dios guarde á US.—GUILLERMO STERLING.

III.

Lima, 28 de Junio de 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

En esta fecha he recibido el estimable oficio de US., por el que se sirve comunicarme, que por disposicion suprema, se me ha nombrado en comision con los señores doctor D. Mariano Felipe Paz Soldan y D. Guillermo Sterling para formular las bases del arrendamiento del ferrocarril de Chancay y su continuacion hasta Huacho, teniendo á la vista las que ha presentado la Junta Central de Ingenieros. Con el mayor gusto acepto la comision que se me ha confiado, y si en su desempeño puedo ser en alguna cosa útil á mi pais, me será muy satisfactorio.

Muy pronto me pondré de acuerdo con los señores nombrados, á fin de expedir el informe correspondiente.

Aprovecho esta oportunidad para ofrecer á US. mis respetos, suscribiéndome su atento servidor.

Dios guarde á US.—JOSÉ BOZA.

Sueldo del Administrador.

Lima, Julio 24 de 1873.

Visto este expediente en que don Carlos Williams solicita se le fije el sueldo que debe percibir como administrador del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, y teniendo en consideracion: 1º que el antiguo directorio del expresado ferrocarril celebró en 30 de Marzo de 1872 un contrato por dos años con el indicado Williams para que desempeñase las funciones de jefe de la explotacion de la via con el haber de 250 soles mensuales y con mas 150 soles tambien mensuales en compensacion de la casa habitacion que debia dársele; cuyas dos sumas hacen 400 soles y cuyo contrato fué aceptado por el Gobierno en 20 de Junio de 1872 al hacerse cargo de la línea; y 2º que en 24 de Agosto último dispuso el Gobierno que Villiams desempeñase las funciones de administrador de la línea, con las mismas facultades que tenia el antiguo directorio, sin designar el haber que por dicho cargo debia disfrutar, se resuelve: señálase á D. Carlos Williams el sueldo de 100 soles mensuales por las funciones que ejerce como administrador de la línea de Lima á Chancay, aparte del haber de 400 soles que le corresponde como jefe de la explotacion de dicha línea.

Pase al ministerio de Hacienda para que liquide y abone al expresado Williams los devengados que tiene desde que se le nombró administrador de la citada línea y regístrese. — Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Decreto que fija las bases para el arrendamiento.

Lima, Agosto 16 de 1873.

Vistas las bases presentadas por la Junta Central de Ingenieros y por la comision compuesta del doctor D. Mariano Felipe Paz Soldan, D. José Boza y D. Guillermo Sterling para el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Chancay, se resuelve: sáquese á remate el arrendamiento del indicado ferrocarril de Lima á Chancay, bajo las bases y condiciones siguientes, que se publicarán en los periódicos de esta capital dos veces por semana por el término de cuatro meses, contados desde la fecha, señalándose para el acto del remate, como

se dispone en la base 19, el dia 17 de Diciembre próximo.

1ª El término del arrendamiento será de veinte años forzosos para ambas partes.

2ª El licitador queda obligado:

1º A construir un muelle en Ancon con todos sus útiles y accesorios.

2º A mejorar y consolidar la actual via férrea desde Lima hasta Chancay.

3º A construir las estaciones de Lima en el Tajamar y la de Chancay, y á mejorar las actuales en los demas puntos. El muelle de Ancon y la estacion de Lima serán construidos segun planos aprobados por la Junta Central de Ingenieros, la que tendrá derecho á exigir las modificaciones que juzgue convenientes, con tal de que el valor total de cada una de estas obras no exceda de cien mil soles.

4º A dejar en beneficio del fisco, cuantas mejoras haga en el término del arrendamiento.

3ª Entre las mejoras y consolidacion de la via férrea de Lima á Chancay, se consideran como fundamentales:

1º Construir muros de retencion de piedra seca ó pilca en la cuesta de Pasamayo, en los puntos actualmente acometidos por la arena.

2º Construir tajamares, igualmente de piedra seca, ú otras obras sólidas que impidan la accion del mar en los sitios que hoy ocasiona derrumbes ó desmejora el talud sobre el cual existe la línea. Este talud se cubrirá con cascajo.

3º Conservar en perfecto estado de seguridad el viaducto de Pasamayo.

4º Ensanchar la via en los lugares que tenga menos de catorce piés.

4ª El arrendatario presentará en el perentorio término de cuatro meses los estudios para la construccion del muelle de Ancon, mejoramiento y consolidacion de la via y las estaciones y demas obras y mejoras que considere necesarias para el perfecto servicio del público y seguridad del tráfico del ferrocarril, acompañando los respectivos planos, perfiles y presupuestos con un informe detallado. Esos proyectos y presupuestos serán examinados por la Junta Central de Ingenieros y si son aprobados por el Gobierno, no podrá el arrendatario variarlos sin nuevo exámen y aprobacion. Si pasados los cuatro meses no presenta el arrendatario dichos planos y estudios, la Junta Central los hará y el arrendatario quedará obligado á ejecutarlos, cualquiera que sea su costo.

5ª Las obras indicadas en las bases anteriores quedarán concluidas á los dos años contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de arrendamiento.

6ª El arrendatario no podrá hacer ninguna obra ni mejora en la via ó estaciones sin prévio exámen de la Junta Central de Ingenieros y aprobacion suprema, quedando en beneficio del fisco las mejoras que haga.

7ª Durante el término del arrendamiento, el arrendatario estará obligado á conservar la via, material rodante, factorías y estaciones en perfecto estado de servicio, lo mismo que el muelle, cualquiera que sea la causa ó naturaleza de destruccion ó menoscabo.

8ª El arrendatario hará suyos los productos del muelle de Ancon sin exceder sus tarifas de las que se pagan en el Callao por iguales artículos.

9ª Las tarifas máximas serán las siguientes:

1º *Pasajeros.*

Por persona y por kilómetro de distancia.

En coches de 1ª clase 4 centavos.

En coches de 2ª clase 2 centavos.

2º *Mercaderías de* 1ª *clase.*

Por tonelada y por kilómetro 15 centavos.

Mercaderías de 1ª clase son:
Equipajes.
Sederías.
Pescados frescos.
Muebles de lujo.
Ropa de toda clase.
Perfumería.
Cristalería.
Porcelana fina.
Café, té.
Cigarros.
Vinos y licores finos en cajones.

3º *Mercaderías de 2ª clase.*

Por tonelada y por kilómetro 12 centavos.
Azúcar, algodon, aceite.
Crin, cueros.
Harinas.
Jergon, tripe, alfombras.
Géneros, tejidos de algodon, lana, etc.
Metales en barras ó planchas.
Maquinaria, ferretería, quincallería.
Pescado y carne salada.
Sal de sacos, tarros ó piedras.
Trigo.
Vinos y licores en barriles.
Velas de todas clases.

4º *Mercaderías de 3ª clase.*

Por tonelada y por kilómetro 10 centavos.
Carbon de madera ó mineral.
Cal, cimiento.
Piedra de construccion, leña.

5º *Animales.*

Por kilómetro de distancia.
Bueyes, vacas, caballos, mulas cada uno 6 centavos.
Terneros, borricos, cochinos y cabros.
Pavos, docena cada una 4 centavos.
Cochinos flacos, carneros, cabros.
Gallinas, la docena cada una 2 centavos.

10. Para el cobro del flete se sujetará á las siguientes indicaciones:

1º La tonelada se dividirá en cien partes iguales de diez kilógramos, la fraccion de un kilógramo se pagará tambien como un kilógramo.

2º Las mercaderías de poco peso específico se pagarán por volúmen: considerando un metro cúbico por tonelada.

3º La presente tarifa será aplicable á todo peso indivisible desde 30 hasta 3,000 kilógramos. Para el peso de 3 á 10 toneladas, el arrendatario hará un prévio convenio con el dueño, pero de ningun modo podrá rehusar el llevarlas.

11. El arrendatario podrá rebajar cuando crea conveniente el precio de las tarifas, pero no podrá establecerlas sin prévio aviso publicado en los periódicos por tres meses para los pasajeros y por cuatro meses para la carga ó animales.

12. El arrendatario trasportará gratis las balijas de correos, tropa armada con sus respectivos jefes y oficiales, todo material y artículo de guerra, quedando obligado el arrendatario á facilitar los carros necesarios y trenes especiales ó extraordinarios, si fuere preciso.

El Gobierno pagará los precios de tarifa por el trasporte de empleados ú oficiales sueltos en comision, ó por la carga que no sea material de guerra.

13. El Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar por medio de sus ingenieros la buena ejecucion de sus trabajos, conservacion de la línea y su buen servicio; y tambien á hacer á la empresa las indicaciones convenientes, las que serán cumplidas por ella, una vez conocidas.

14. El precio mínimo del arrendamiento del ferrocarril de Lima á Chancay, será el de quinientos soles al mes en los cinco primeros años; mil soles al mes por los siguientes cinco años, y el doce por ciento del producto en bruto de la línea en los últimos diez años. Las pujas en el remate se harán en la forma de tanto por ciento sobre las tres cifras que quedan apuntadas.

15. El Gobierno por su parte entregará al arrendatario el ferrocarril de Lima á Chancay con su ma-

terial fijo y rodante, factoría, materiales de explotacion y cuanto artículo pertenezca á dicho ferrocarril, cualquiera que sea su naturaleza. Tambien le entregará el cuartel de Ancon, los terrenos del Tajamar comprados y los ganados sobre el rio.

La entrega se hará bajo un prolijo y detallado inventario.

16. El Gobierno se compromete:

1º A llevar á cabo la contrata celebrada con D. F. Hart, para proveer de agua al pueblo de Ancon.

2º A habilitar la caleta de Ancon para el comercio del cabotaje, y el carbon de piedra, madera y fierro en bruto y cochino.

17. El Gobierno abonará al arrendatario hasta la cantidad de trescientos mil soles, el dia que termine el arrendamiento, por lo que haya invertido en el muelle, mejoramiento de la via, construcciones de estaciones y de cuantas otras obras y mejoras haya hecho durante el arrendamiento.

18. Vencido el plazo del arrendamiento, el arrendatario entregará la via, estaciones, muelle y material rodante del ferrocarril de Lima á Chancay en buen estado de servicio; y devolverá igual número, calidad y cantidad de locomotoras, material rodante, rieles, carbon y demas artículos que hubiere recibido segun inventario.

Los artículos que excedan de los que el arrendatario recibió segun inventario, los pagará el Gobierno al contado y segun tasacion por peritos ó tercero en discordia.

19. En los periódicos de la capital se publicarán estas bases durante cuatro meses, convocando postores; y el dia siguiente de vencido el plazo, que se determinará especialmente en el decreto de convocatoria, se reunirá la Junta de Almonedas y ante ella se hará el remate.

20. Los postores aceptarán estrictamente las presentes bases sin poderlas modificar ni en el fondo ni en la forma, quedando reducida la licitacion única y exclusivamente al mayor precio por el arrendamiento del ferrocarril de Lima á Chancay.

21. No se admitirá como postor al que no presente un certificado del Cajero fiscal, en el cual conste que el proponente ha depositado en la Caja fiscal la cantidad de veinte mil soles en dinero ó en bonos del crédito público.

22. Verificado el remate y aprobado por el Gobierno y trascurridos los términos de la ley para admitir pujas, el licitador presentará en el término de veinticuatro horas de vencidos dichos plazos, un certificado del Cajero fiscal en el cual conste que ha depositado en bonos del crédito público la cantidad de cien mil soles, incluyendo en esta suma los veinte mil soles ya depositados.

Si á los ocho dias no quedan depositados los cien mil soles, perderá los veinte mil soles ya depositados y se procederá á nueva subasta.

23. El depositario hará suyos los intereses de los bonos depositados.

24. Los cien mil soles depositados se devolverán en el acto que conste por los certificados de los ingenieros inspectores nombrados por el Gobierno, que se hallan concluidas todas las obras y mejoras indicadas en los artículos 2º y 3º

25. Si trascurridos los plazos señalados en la base 5ª no estuviesen concluidas esas obras, el Gobierno hará suyos los intereses de los bonos depositados, todos los meses de la demora; pero si esta llega á un año sin haber hecho los mas fundamentales, como la consolidacion de la via de Lima á Chancay y muelle de Ancon, ademas de perder el arrendatario los intereses de los cien mil soles, el Gobierno hará suya la cantidad de cincuenta mil soles, pudiendo á su arbitrio obligar al arrendatario á que cumpla con su contrato ó á rescindirlo en el todo, sin mas prueba ni trámite de juicio que los certificados de los

ingenieros del Estado, en los que conste que realmente no se han hecho las obras.

26. Se declara que los plazos se cuentan desde el dia en que se otorgue la escritura, y los señalados en el artículo 4º desde el dia en que el Gobierno apruebe los proyectos y presupuestos.

Publíquese como está ordenado y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Renuncia del administrador.

Lima, Setiembre 3 *de* 1873.

En consideracion á las razones que expone en este oficio, el administrador del ferrocarril de esta capital á Chancay, D. Carlos H. Williams, admítese la renuncia que hace de este empleo, quedando el Gobierno satisfecho de sus servicios, durante el tiempo que lo ha desempeñado.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Incendio de la maestranza.

ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL DE LIMA Á CHANCAY.

Lima, Octubre 9 *de* 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Tengo el sentimiento de comunicar á US. que anoche acaeció un incendio en la factoría de este ferrocarril, situada en la portada de Guia. El almacen destinado para guardar los materiales de consumo para la maquinaria, tales como aceite, grasa, kerosino, cobre y fierro, fué presa de las llamas. El fuego se manifestó como á las 11 h. 30 m. p. m. y desde entonces los seis ú ocho hombres del servicio que pasan alternativamente la noche en la factoría, hicieron todos los esfuerzos posibles bajo la direccion del señor Ricardo Bartlet, jefe del establecimiento, para contener el incendio; pero á causa de las pequeñas dimensiones de la madera que formaba la armazon del almacen de fierro acanalado y la presencia de materias inflamables, el incendio tomó una proporcion tan rápida que cuando llegó el auxilio de las bombas, no habia nada que salvar del almacen incendiado; pero sí mucho que proteger, como el taller de la maquinaria fija, que por encontrarse muy cerca del incendio, su destruccion hubiera sido una calamidad para el ferrocarril; pero felizmente á favor de los esfuerzos desplegados, se logró salvarlo, aunque con daños de poca consideracion.

Creo oportuno hacer presente á US. la abnegacion y buena voluntad de los maquinistas, fogoneros y demas empleados de la línea, quienes, con escasos elementos, pudieron contener la comunicacion del fuego á los demas edificios contiguos hasta que llegasen las bombas que se llamaron desde que comenzó el incendio.

A cerca de la una de la mañana, el peligro habia desaparecido, merced á los esfuerzos combinados de las cuatro muy dignas y abnegadas compañías de bomberos: peruana, inglesa, francesa é italiana. S. E. el Presidente fué de los primeros que acudió al lugar del siniestro, y no regresó á la ciudad sino despues que todo peligro habia cesado.

La causa del incendio es todavia desconocida; pero segun el modo como se manifestó y las indagaciones hechas desde luego sobre el lugar, parecen indicar que ha intervenido la mano de algun malvado.

El estado casi exausto de las provisiones de materiales depositadas en el almacen reduce á muy poco el daño ocasionado. En cuanto al edificio que era mas bien un sotechado, apenas se puede estimar en cuatro mil soles.

Concluyo, señor Ministro, este informe, asegurando á US. que nada se omitirá para que el hecho sea esclarecido con el esmerado concurso de las autoridades de policía.-

No creo necesario proponer al Supremo Gobierno la reconstruccion del almacen, no obstante que tenemos carpintería ya trabajada sin destino inmediato, que no tendria mas trabajo que armarlo, en atencion á que, para la construccion definitiva en Guia el lugar en donde estaba el almacen debe ser ocupado por el ensanche de los talleres de maquinaria, demasiado limitados en la actualidad; si se necesitase restablecer un pequeño almacen en otro lugar, tendré el honor de elevar á US. una propuesta especial.

Soy de US. muy atento y obsecuente S. S.—P. SIEBER, administrador general é ingeniero del Estado.

Reparacion en la cuesta de Pasamayo.

Lima, Octubre 16 *de* 1873.

En mérito de lo expuesto por el ingeniero administrador del ferrocarril de Lima á Chancay, en el presente oficio: se autoriza á la administracion de dicho ferrocarril, para que sin pérdida de tiempo, proceda á ejecutar las obras que se indican, con el objeto de proteger la muralla del viaducto de Pasamayo, de los daños que podrian ocasionarle las próximas avenidas, á causa de las desviacion que hoy tienen las aguas, pudiendo invertirse en ellas hasta la cantidad de 900 soles, que el expresado ingeniero conceptúa necesarios para estos trabajos, los que se ejecutarán bajo su inspeccion; debiendo cargarse este gasto á los productos de la venta del carbon del Estado.

Comuníquese á quienes corresponda y regístrese.— Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Nómbrase administrador á Mr. East.

Lima, Noviembre 17 *de* 1873.

Nómbrase administrador del ferrocarril de esta capital á Chancay, al ingeniero D. Rolando H. East con el haber de seis mil soles anuales.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Obras en el rio Rimac.

Lima, Noviembre 17 *de* 1873.

En mérito de las razones que ha aducido en el oficio que encabeza este expediente, el alcalde del concejo de esta provincia, para acreditar que las obras que requiere el rio Rimac, en la parte de la poblacion situada entre los terraplenes del ferrocarril de la Oroya y el de Chancay, deben ser costeadas por el Estado y no por la municipalidad, desde que es aquel el que sufriria los daños que se trata de evitar; autorízase al Concejo Provincial para que haga ejecutar las referidas obras, conforme al presupuesto formado por el ingeniero D. Gerrit S. Backus, y rectificado por la Junta de Ingenieros, cargándole en cuenta al Gobierno los mil setenta soles á que ellas ascienden.

Trascríbase lo resuelto al Ministerio de Hacienda, para que llegado el caso, aplique el gasto á la partida 740 del presupuesto general; remítase ese expediente á la Alcaldía, para los fines expresados. —Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Precio de boletos.

Lima, Diciembre 18 *de* 1873.

En virtud de lo que manifiesta en este oficio el ingeniero administrador del ferrocarril de esta capital á Chancay; autorízasele para fijar el valor de los boletos de ida y regreso á Ancon los Domingos y dias feriados, en dos soles los de 1ª clase y en un sol los de 2ª

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Precio de las jaulas.

Lima, Diciembre 18 *de* 1873.

En virtud de las razones que se aducen en este oficio, para acredi-

tar que conviene á los intereses del Estado rebajar á cuarenta soles, el precio de las jaulas en que se trasportan animales de Chancay á esta capital; autorízase al ingeniero administrador oficiante, para que haga dicha rebaja.

Regístrese y comuníquese—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Informe de la Junta.

Lima, Diciembre 23 de 1873.

La Junta Central, despues de haber pedido informe al ingeniero señor Sieber, con las instrucciones especiales de que midiera cuidadosamente las obras que ha ejecutado D. Carlos Wilson en el ferrocarril de Chancay; en vista del que ha emitido dicho ingeniero, tiene el honor de informar á US., como sigue.

Para formarse una idea exacta del contenido de este expediente que ya se ha hecho voluminoso por las diferentes tramitaciones que se le han dado, es necesario hacer antes un resúmen de él y exponer el estado en que se encuentra.

Con fecha 4 de Julio de 1872, el contratista Wilson presentó un rerecurso acompañando unos certificados del ingeniero señor Bush, cuyo valor asciende á la suma de soles 45,800, orígen del actual expediente y que en realidad no son certificados, por no explicar ninguna clase de cantidad ni de trabajo ejecutado. Despues de varias tramitaciones, informe y vista del señor fiscal Paz Soldan, vino á la Junta Central para que emitiese su informe, el que se expidió con fecha 29 de Enero, en el cual pedia presentase datos el contratista. Con fecha 11 de Febrero dió su segundo informe, insistiendo en que suministrase los datos pedidos el contratista, que con afan queria eludirlos con largos recursos y á pesar de los repetidos decretos para que cumpliese.

Con fecha 31 de Julio remitió á esta los datos pedidos, los que agregados al expediente se remitieron al ingeniero Sieber para que en vista de ellos examinase las obras, é informase á esta junta. Dicho ingeniero ha dado cumplimiento pasando un informe que queda agregado al expediente; de los datos que suministra en él, la junta ha formado la siguiente valorizacion, que crée justa, careciendo de datos en estos trabajos, y no teniendo otros que los del contratista. Esta por medio de inducciones ha sacado las cantidades, favoreciendo siempre al contratista, en cada punto dudoso, como verá US. mas abajo.

El resúmen de las obras que dice el señor Wilson haber ejecutado y pasa á analizar, son las siguientes.

1º—3,981 metros³ de muralla.

2º—700,000 metros³ de excavacion en arena.

3º—28,159 metros³ de excavacion en roca.

4º —11,972 metros³ lastre en roca y ripio.

5º—240 jornales de camineros, á soles 26 60 c. u.

Analizaremos estas partidas en el órden arriba enumerado.

1º—Por las medidas del señor Sieber resultan 8,935 metros³, dando una diferencia en contra de Wilson de 46 metros³.

2º—El señor Wilson en su exposicion dice haber empleado en las excavaciones en arena, tres cuadrillas de 25 hombres cada una, primeramente, y dos despues durante 10 meses de trabajo, ó sea 250 dias útiles; siguiendo el raciocinio del señor Sieber, y admitido por el señor Wilson como cierto, se supone que las 3 cuadrillas ó los 75 hombres han trabajado $\frac{3}{5}$ partes del tiempo, es decir 150 dias, y la dos cuadrillas ó los 50 hombres las otras $\frac{2}{5}$ partes, es decir 100 dias; de esto resulta que el señor Wilson en esa parte removió 130,000 metros³, y suponiendo, aunque de una manera mas bien exajerada, otro tanto para sacar la arena para la

formacion de los muros, tenemos 260,000 metros³ de arena removida en todo. Esto bajo la suposicion de que un hombre trabaje bien y haga 8 metros³ diarios. El total de metros cúbicos de arena indicados, es mas en favor del señor Wilson, sobre todo si se tiene en cuenta los expedientes que en casos semejantes se pueden emplear, como los empleó dicho señor Wilson para impedir resbalase la arena en cantidades fuertes.

3º—El número de metros cúbicos de excavacion en roca es exacto y asciende á 98,159 metros³.

4º—El número de metros cúbicos de lastre y ripio, no solamente no lo encuentra exacto el ingeniero Sieber, pero ni siquiera le parece probable que lo hubiese podido hacer el contratista con una sola locomotora á su disposicion, y sin poder interrumpir el tráfico diario de los trenes; pero de los datos que Wilson mismo ha suministrado en su memoria, y del lugar donde ha tomado el lastre, se puede deducir una cantidad de 8,000 metros que la Junta crée justa.

5º—Admitiendo el número de 240 jornaleros en camineros para compostura de la via etc. que dice haber tenido el señor Wilson, y haciendo la valoracion tenemos:

1º—3,935 metros cúbicos en muros de piedra seca, á soles 5.....	S.	19,675
2º—260,000 metros cúbicos de arena, á soles 0 20 c/u.	"	52,003
3º—28,159 metros cúbicos de excavacion en roca, á soles 2.	"	84,477
4.º—8,000 metros cúbicos de lastre, á soles 2.	"	16,000
5.º—240 jornales, á soles 26 60.....	"	6,384
6.º—Por el lastrado de la estacion.....	"	11,350
7.º—Por gasto, locomotora y maquinista.	"	3,090
	S.	192,976

Si se calcula la segunda partida por medio de los jornales, á razon de 12 reales c. u., seria solo de soles 32,000; de consiguiente el avaluar en soles 52,000 es prueba evidente de que la cantidad calculada da al contratista su justo beneficio.

El precio de muros secos da márgen á beneficio desde que el material de que se componen fué sacado de un corte de piedra; por lo cual se le abona á razon de tres soles metro cúbico, precio corriente.

El precio de lastre está bien avaluado en soles 2, pues si con la gente empleada se hubiese hecho mayor número de metros cúbicos, tambien el precio debia rebajarse. Por estas observaciones, verá US. que con las cantidades fijadas, el contratista puede tener justo beneficio.

El traslado de la estacion fué un segundo contrato por la cantidad de soles 22,000; pero, segun el ingeniero Sieber, el trabajo no fué concluido, así que solo lo hecho se ha avaluado, rebajando de la cantidad contratada lo que ha dejado de hacer, y dando esto por resultado á favor del señor Wilson soles 11,350.

Así que todo el avalúo es...	S.	192,976
Y como ha recibido ya á cuenta de ese mismo trabajo.....	"	187,100
Resulta á favor de él un saldo de	S.	5,876
que debe abonársele.		
En lugar del que reclama...	S.	45,800

Ademas, la Junta observa que los tales trabajos estan ámpliamente valorados, como habrá visto US., por el análisis que de ellos se hace, y que los precios se han fijado como para obras bien ejecutadas; lo que no sucede, pues lo ejecutado ha sido muy á la ligera y sin tener en cuenta su estabilidad; segun esto, los precios fijados aquí podrian considerarse exagerados, circunstancia que debe tener

en cuenta el señor Wilson para no quejarse de la avaluacion. Si por las papeletas que le dió el señor Bush, entónces ingeniero de la línea, resulta mayor valor, es porque dicho ingeniero no emitió certificados en regla, como debia haberlo hecho, sino como ya hemos dicho, simplemente papeletas, diciendo el valor de los trabajos, y conforme dió esas, pudo haber dado otras de doble valor, pues no daba ningun detalle y de consiguiente no basándose sobre dato alguno, no tenia límite para las cantidades.

En el expediente del señor O'Donell, en el cual dió certificados, se notó que en una excavacion de 3,000 yardas cúbicas, para 600 de cimientos, puso el relleno sobrante en la absurda y no justificada cantidad de 8,000 soles. Si los 8,000 soles hubiesen provenido de un error de suma, en lugar de resta, solo debieran ser 3600 y no 8000, como certificó el señor Bush. La Junta Central hace esta observacion para demostrar el ningun valor de las papeletas, con pretensiones de verdaderos certificados, del señor Bush, y para que esto se tenga en cuenta por el Supremo Gobierno, en guarda de los intereses de la Nacion.

Dios guarde á US., Señor Ministro.—Por la Junta Central, el Vicepresidente—EULOJIO DELGADO.

Pago de pasajes.

Lima, Enero 17 *de* 1874.

Constando en este expediente, que el comisario de policía de Ancon ha hecho el gasto de cuarenta y cuatro soles noventa centavos, en proporcionar pasajes por el ferrocarril de Chancay para los celadores, testigos y presos remitidos á esta capital á peticion de los juzgados del crímen; pase al Ministerio de Hacienda, para que disponga que por la Caja Fiscal de este Departamento se abone la indicada suma á la Intendencia de Policía; aplicándose el gasto á la partida 739 pliego 1º del presupuesto general de la República.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Provision de material rodante.

Lima, Enero 31 *de* 1874.

Apareciendo de los dos oficios que forman este expediente, que el ferrocarril de Chancay carece del suficiente material rodante para su servicio, y de algunos otros artículos, y que la línea de la Oroya puede proporcionarle uno y otro sin embarazo; autorízase al empresario de la última, para que entregue al administrador del primero, 30 carros de ganado, uno de bagajes, un carro de pasajeros de primera clase, uno de segunda y dos cambios, todo lo cual se deducirá del material fijado en la contrata del aludido ferrocarril de la Oroya.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Justiprecio por peritos.

Lima, Febrero 13 *de* 1874.

Accédese á la solicitud presentada por D. Carlos Wilson referente á que una comision de peritos nombrados por parte del Gobierno y por la suya, examine los trabajos que hizo en el ferrocarril de Chancay, en virtud del contrato que celebró con la antigua empresa de esa línea y los valorice, presentando sobre el particular el respectivo informe. Póngase esta resolucion en conocimiento del interesado para que proceda á designar el perito que le corresponde; y pase el expediente á la Junta Central de Ingenieros á fin de que proponga un individuo del cuerpo que desempeñe el cargo por parte del Gobierno.

Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Baja de la tarifa.—Contratas.

Lima, Abril 23 de 1874.

Vista la nueva tarifa que acompaña á este oficio el administrador del ferrocarril de Chancay, de los fletes por carga, que en su opinion deben cobrarse entre los diversos puntos de esa línea, y resultando de su exámen, que los precios en ella consignados, aunque menores que los que hoy se cobran, facilitarán el tráfico por la via favoreciendo la agricultura de los ricos valles que recorre; apruébase dicha tarifa, disponiendo que en el dia se ponga en práctica, y por cuanto los intereses del ferrocarril y los del comercio pueden hacer precisa en ciertos casos la celebracion de contratos particulares para el trasporte de carga, por tiempo y cantidad limitados; facúltase al aludido administrador para que los celebre, dando cuenta.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Cambio de trazo.

Lima, Mayo 22 de 1874.

Estando demostrada la conveniencia de operar un cambio de línea en el ferrocarril de Chancay en el punto denominado Piedras Gordas, de manera que se evite la fuerte y peligrosa curva que hoy existe, y siendo aceptable el trazo que al efecto ha propuesto, despues de los convenientes estudios, el ingeniero D. Gerrit S. Backus, cuya ejecucion ha sido presupuestada por la Junta Central de Ingenieros en 20,114 soles: apruébanse dichos trazo y presupuesto, y dispónese que se haga la obra con los productos del ferrocarril y bajo la direccion del citado ingeniero Backus. Dénse las órdenes que exige el cumplimiento de esta resolucion.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Contratos con los hacendados.

Lima, Junio 16 de 1874.

Siendo perjudiciales á los intereses del Estado las modificaciones del proyecto de contrato de 23 de Abril último que han propuesto los hacendados á que él se refiere, por conducto del administrador del ferrocarril de Chancay, declárase sin lugar, disponiéndose que se sujete á dichos hacendados á la tarifa del público reducida en un 10 % conforme se determinó en la resolucion mencionada.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — ROSAS.

Movimiento de la Caja del ferrocarril, en el mes de Abril de 1874.

DEBE.

A saldo del mes anterior.....		S. 18,762 78
A productos de explotacion.....	17,346 46	
A productos extraordinarios.....	238 39	
A material	686 88	
A Banco de Lóndres y Sur-América..	1,928 52	20,200 25
		S. 38,963 03

HABER.

Por administracion general.....S.	1,602 65	
Por explotacion....	3,831 06	
Per conservacion y renovacion	8,076 81	
Por carga y descarga en Ancon....	668 56	
Por material.....	1,145 01	
Por construccion..	2,979 30	
Por cargamento del Mc. Allum.....	2,100	
Per Supremo Gobierno.....	3,397 90	
Por productos de explotacion.....	806 47	
Por Banco de Lóndres y S. América	2,918 80	27,526 56
Saldo á nueva cuenta.		11,436 47
		38,963 03

Lima, Junio 13 de 1874.—El contador, PEDRO P. BRAVO.

La Caja del ferrocarril, en el mes de Mayo de 1874.

DEBE.

A saldo del mes anterior		11,486 47
Productos de explotacion.....	17,195 51	
Productos extraordinarios	578 87	
Banco de Lóndres y Sur-América..	6,034 67	23,809 05
		S. 35,245 52

HABER.

Por administracion general.....	2,479 80	
Por explotacion...	4,596 25	
Por conservacion y renovacion.....	7,101 03	
Por carga y descarga en Ancou.....	379 27	
Por material.....	389 70	
Por construccion...	4,014 90	
Por Banco de Lóndres y Sur-América	3,386 42	
Por producto de explotacion	350	
Por Supremo Gobierno	89 90	22,787 27
Saldo á nueva cuenta.		12,458 25
		S. 35,245 52

S. E. ú O.

Lima, Julio 7 de 1874.—El contador, PEDRO P. BRAVO.

La Caja del ferrocarril, en el mes de Junio de 1874.

DEBE

A saldo del mes anterior.....		12,437 65
A productos de explotacion..	14,398 85	
A productos extraordinarios.....	278 91	
A Banco de Lóndres y Sur-América.....	3,310 68	17,988 44
		30,426 09

HABER

Por Administracion general.....	1,520 80	
Por explotacion....	5,424 48	
Por conservacion y renovacion.....	4,315 57	
Por carga y descarga en Ancon....	373 80	
Por material.....	120	
Por construccion..	4,029 70	
Por Banco de Lóndres y Sur-América.....	2,700	
Por Supremo Gobierno.....	1,270	
Por productos de explotacion.....	107 79	19,932 14
Saldo á nueva cuenta.....		10,493 95
		30,426 09

S. E. ú O.

Lima, Agosto 15 de 1874.—PEDRO P. BRAVO, Contador.

Contrato con D. W. Graña.

Lima, Setiembre 4 de 1874.

Visto el presente contrato celebrado entre el administrador del ferrocarril de Lima á Chancay y don Waldo Graña, hacendado del valle de Chancay, por el que este último se obliga, bajo las condiciones estipuladas, á trasportar por los trenes de la mencionada línea y á embarcar y desembarcar por la caleta de Ancon, toda su carga que vaya ó venga de su hacienda, apruébase en todas sus partes, debiendo comenzar los cinco años de duracion que determina la cláusula 5ª desde la fecha de la presente resolucion.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—RIVA-AGUERO.

Tarifa para materiales de construccion.

Lima, Abril 7 de 1876.

Vista la consulta que hace el administrador del ferrocarril de Lima á Chancay, sobre la rebaja de 50 ℔ que convendria hacer en el trasporte á Ancon de los materiales de construccion de casas, cuya actual tarifa por su elevacion retrae á los propietarios de edificar en ese puerto, con perjuicio del progreso

que debe realizarse; se resuelve: que desde Mayo próximo y durante el período de ocho meses, contados desde él, las tarifas del trasporte de materiales de construccion de edificios para Ancon, será solo la mitad de las avaluadas en la tarifa vigente, con excepcion de la tierra y demas materias que se tomen de lugares separados de la línea ó sus ramales, para los que no habrá alteracion alguna en el tanto de trasporte que les señala la tarifa que actualmente rige.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Lima á Chorrillos.

Autorizacion del Congreso.

Lima, Diciembre 23 *de* 1851.

Excmo. Señor.

El Congreso ha tenido á bien autorizar al Ejecutivo, para que contrate el establecimiento de un ferrocarril entre Lima y Chorrillos, del modo mas ventajoso al público.

Lo comunico á V. E. para su inteligencia y demas fines.

Dios guarde á V. E.—ANTONIO G. DE LA FUENTE, Presidente del Senado.— JOAQUIN J. DE OSMA, Presidente de la Cámara de Diputados. — BUENAVENTURA SEOANE, Senador Secretario.—JOSÉ ENRIQUE GAMBOA, Diputado Secretario.

Excmo Señor Presidente de la República.

Lima, á 24 *de Diciembre de* 1851.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—HERRERA.

Aviso oficial.

Lima, 1° *de Diciembre de* 1855.

Estando autorizado el Gobierno por resolucion del Congreso de 23 de Diciembre de 1851, para contratar un camino de fierro entre esta capital y el pueblo de Chorrillos, y habiendo considerado inadmisibles las propuestas que se le han presentado con este objeto, ha fijado las siguientes bases para que con arreglo á ellas las personas que quieran emprender esta obra presenten nuevas propuestas al Ministerio de Gobierno en el término de quince dias.

BASES PARA EL FERROCARRIL DE CHORRILLOS.

1ª El Gobierno concederá privilegio exclusivo por el término de veinte y cinco años con el fin de que se construya un camino de fierro entre la capital y el pueblo de Chorrillos, para el trasporte de pasajeros y carga, debiendo trazarse por los puntos mas convenientes para la linea y terminus, conforme al plano que se someterá

á su aprobacion. El privilegio comenzará desde el otorgamiento de la escritura.

2ª El camino será de una via, pero se dejará al terreno la capacidad suficiente para colocar otra cuando la empresa lo considere conveniente.

3ª La empresa tendrá la propiedad del camino por setenta años, contados desde la conclusion del privilegio, y cumplidos, se trasmitirá en buen estado con todos sus útiles, trenes, edificios y sin ningun gravámen á la Nacion.

4ª El Gobierno cederá gratuitamente á la empresa los terrenos que sean necesarios para la linea y el terminus en Lima y el Chorrillos siempre que sean de la propiedad del Estado; y si fuesen de particulares, abonará su valor la empresa, conforme á las leyes sobre expropiacion, quedando obligada á dejar cercados ó en el estado que encontrare los fundos que el camino atravesase y á construir los puentes y acueductos para el libre tránsito y para el curso de las aguas.

5ª Podrá tomarse la parte necesaria del camino carretero para la linea, si no se elige otra direccion; pero á su costa le dejará la empresa el espacio suficiente para el libre tráfico.

6ª Los terminus se colocarán á la extremidad de ambas poblaciones, y de ningun modo podrá continuar la via hasta el interior de ellas ni impedir ó embarazar el tránsito de las calles.

7ª El plazo para la conclusion de la obra es el de tres años, contados desde la fecha del contrato, salvo casos fortuitos que interrumpan la obra, en los cuales prorogará el Gobierno el plazo por solo el tiempo de la interrupcion; solo concluido el camino, podrá entregarse al servicio público, prévio el reconocimiento de los ingenieros del Estado, que ordenará el Gobierno.

8ª El precio de pasaje será el de seis reales en coches de primera clase, y dos en los de segunda: el del flete será el establecido para el camino del Callao, y la tarifa general que deberá fijarse, la aprobará el Gobierno.

9ª Los militares, inclusos soldados, que transitaren en comision del servicio por el camino, serán conducidos *gratis:* tampoco se pagará por la correspondencia oficial: el dinero y carga del Estado pagarán solo la mitad del precio de tarifa.

10. Los empresarios responden por las pérdidas y daños causados por ellos ó por sus empleados con arreglo á las leyes.

11. Será protegida la empresa por los medios que estuvieren al arbitrio del Gobierno: se le prestará el auxilio de la policia siempre que fuese necesario y lo pidiere, y aun se le dará una escolta de tropa cuando sea preciso y estuviere disponible.

12. Se despacharán libres de derechos los materiales, carruajes, máquinas, herramientas y demás útiles necesarios para la construccion y reparo del camino; y podrán desembarcarse por el puerto de Chorrillos con el conocimiento y permiso de la Aduana del Callao; pero en este caso deberá la empresa construir á su costa un muelle y componer el camino del Barranco.

13. Se excepciona del pago de contribucion el capital invertido en el camino y su rendimiento por el término del privilegio.

14. Los empleados y peones ocupados en la construccion y servicio del camino, quedan exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

15. La empresa podrá establecer ramificaciones del ferrocarril en la extension de la línea.

16. Podrá asimismo establecer en el local aparente del terminus en Lima, un mercado para la venta de pescado, pero sin perjuicio de otros mercados para el expendio de ese artículo.

17. El privilegio se entenderá concedido á los empresarios y accionistas ó socios de la Compañía del Ferrocarril de Lima y Chorrillos.

18. Los empresarios estarán obligados á ofrecer acciones á los particulares que quieran tomarlas, para lo que se señala el término de seis meses.

La compañía quedará organizada, cumplido el plazo, con los accionistas suscritos; el contrato, condiciones y reglamentos, á que ha de sujetarse la compañía, serán dados por ella á mayoria de votos, que se computarán por el número de acciones, valorizadas en quinientos pesos cada una.

19. Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa ó sus socios naturales ó extranjeros, se decidirán conforme á las leyes, por jueces y tribunales del pais, sin admitirse en ningun caso intervencion ni reclamaciones diplomáticas.

20. Si cumplido el plazo convenido, no ha concluido la empresa el camino con sus terminus, dejándolo en buen estado de servicio á satisfaccion del Gobierno, pagará una multa de veinte mil pesos; y para hacer efectiva esta responsabilidad, otorgará la fianza correspondiente en la Tesorería del Departamento.

Pueden hacerse tambien propuestas en otra forma, siempre que llenen el objeto de la resolucion del Congreso y sin el gravámen notable del Estado que se advierte en las que hasta ahora se han presentado.

Contrata, que no se efectuó.

Lima, á 11 *de Agosto* 1856.

Estando autorizado el Gobierno por resolucion del Congreso de 23 de Diciembre de 1851, para contratar el establecimiento de un ferrocarril entre Lima y la villa de Chorrillos, y habiendo oido en varias conferencias á los autores de las propuestas presentadas; se resuelve la construccion del camino en los términos siguientes:

Art. 1º Se establecerá un ferrocarril entre Lima y Chorrillos, y para los gastos que demande la obra, se fijan seiscientas acciones de mil pesos, de las que el Gobierno toma la cuarta parte á favor del Estado.

Art. 2º De las demas acciones se aplican ciento cincuenta á don Antonio Joaquin Ramos, D. José Vicente Oyague, D. Nicolas Rodrigo y socios, á cuyo nombre representan, é igual número á D. Pedro Gonzalez Candamo, y se ofrecerán al público las ciento cincuenta restantes por el término de sesenta dias, pasados los cuales, las que queden disponibles, tomará tambien el Gobierno.

Art. 3º El camino será de una via, sin perjuicio de que se dejará al terreno la capacidad bastante para colocar otra, lo mismo que las ramificaciones, cuando los empresarios lo juzguen necesario.

Art. 4º Si la nueva línea ó alguna de sus ramificaciones, necesitase atravesar por parte de los terrenos que hoy son caminos públicos, dejará expedito el espacio suficiente para el libre tráfico de carruajes.

Art. 5º La empresa usará de los terrenos libres del estado y abonará el valor de los que sean de particulares y se necesiten para la línea y sus ramificaciones, á justa tasacion, siendo de la obligacion de la empresa dejar tapiados ó cercados los fundos que el camino dividiese ó atravesase, y construir los puentes para el libre tránsito y acueductos para el curso del agua.

Art. 6º Los términos se harán en ambas poblaciones en terrenos que se elegirán; y si fuesen de la propiedad de manos muertas, se tomarán previo el arreglo que, con la intervencion del Gobierno, se verificará para el abono del cánon anual respectivo, y si son de pro-

piedad particular, se pagará su valor á justa tasacion.

Art. 7º Para la construccion del camino y sus términos con todos los elementos que son indispensables, se aplican los seiscientos mil pesos, importe del número de las acciones; el Gobierno girará letras contra los consignatarios del huano en los Estados Unidos é Inglaterra por la cantidad de ciento cincuenta mil pesos, á que ascienden las acciones tomadas para el Estado, y los empresarios reunirán el importe de las correspondientes á las acciones que tomen, cuyo monto ha de invertirse en dicha obra.

Art. 8º Se construirá el camino á la brevedad posible y á lo mas en el término de dos años y medio, salvo casos fortuitos; debiendo para el efecto levantarse los planos por los ingenieros, que serán sometidos al Gobierno para su exámen y aprobacion.

Art. 9º Los productos del camino despues de su inversion en los gastos ordinarios que ocasionen, se aplicarán al pago de los intereses del capital invertido por los empresarios, accionistas y por el Estado, en igual proporcion.

Art. 10. Los materiales, carruajes, máquinas y en general todos los útiles para la construccion, mejoras y conservacion del ferrocarril y sus términos, se despacharán libres de derecho, del mismo modo el dinero que se envie para la compra de dichos artículos.

Art. 11. Todos los materiales y útiles destinados para el ferrocarril, podrán ser desembarcados por la rada de Chorrillos, dándose préviamente aviso á la Aduana del Callao.

Art. 12. La empresa se contraerá con preferencia al trabajo de la línea y sus términus; y con los fondos que hubiere sobrantes, construirá un muelle en la caleta de Chorrillos, y hará una bajada cómoda á los baños de Miraflores y demas ornato que juzgue conveniente.

Art. 13. El precio del pasaje en coches de primera clase será de seis reales, en los de segunda de dos reales. Para los fletes de carga se observará el establecido actualmente en el camino del Callao; pudiendo rebajarse á juicio de la empresa, y siendo condicion de que por el dinero y carga del Estado solo se abonará la mitad del precio de tarifa.

Art. 14. La empresa pondrá coches especiales para los viajes del Encargado del Poder Ejecutivo, y trasportará gratuitamente la correspondencia pública y sus conductores y las tropas y oficiales en servicio activo.

Art. 15. Los empleados de la empresa, dependientes y peones ocupados en la construccion y servicio del camino, quedan exceptuados del alistamiento militar.

Art. 16. La empresa podrá establecer en sus terminus plazas de mercado, sin perjuicio de las existentes y que se aumenten, para artículos especiales ó generales del consumo, debiendo en este caso preceder un arreglo separado sobre el modo y condiciones.

Art. 17. Por el tiempo de treinta años no podrá construirse otro camino de fierro que dé comunicacion á Chorrillos ó á otros puntos en que toquen la línea ó sus ramificaciones.

Art. 18. La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas ni por las cosas. Si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persona, responderá el empleado conforme á las leyes.

Art. 19. Si el Gobierno acordase la construccion de un ferrocarril hácia la costa de Pisco ú otros puntos, invitará á la actual empresa para que por su parte presente tambien la respectiva propuesta.

Art. 20. En el caso de que el camino despues de puesto en explotacion, no produzca mas que el 6 por ciento ó ménos, el Gobierno se compromete á tomar la accion ó

acciones, que los socios quieran entregarle, dándoles dentro del plazo á lo mas de seis meses el valor de sus acciones. Durante este semestre se abonará por el Gobierno el interés del 6 por ciento.

Art. 21. Los empresarios del camino á Chorrillos observarán el artículo primero del contrato celebrado en 6 de Diciembre de 1848, que garantiza el privilegio concedido á D. Pedro Gonzalez Candamo y Cª, para que no pueda hacerse ramificacion alguna al Callao y las inmediaciones de dicha línea.

Art. 22. Si los empresarios del ferrocarril del Callao y Chorrillos quisiesen aproximar ambas líneas por medio de ramificaciones, celebrarán libremente un contrato del modo mas conveniente á los intereses de la sociedad, con intervencion del Gobierno.

Art. 23. D. Antonio Joaquin Ramos por sí y compañeros, depositará en la Direccion del crédito público quince mil pesos (15,000) en vales de la deuda interna, y D. Pedro Gonzalez Candamo igual cantidad como garantía de la que les toca erogar y de la ejecucion de la obra en la parte que se obligan, los que serán devueltos luego que esté plantificado el camino, debiendo miéntras tanto abonarse el interés respectivo.

Art. 24. El Gobierno nombra á D. Felipe Barreda para que representando los derechos del Estado, intervenga en la direccion de la obra por la parte que tiene en la empresa, y este comisionado se pondrá de acuerdo con los demas partícipes para todo lo conducente á la realizacion de la obra.

Rúbrica de S. E.—MAR.

Contrata hoy existente.

Art. 1º La empresa se obliga á construir en el término de tres años, ó antes si fuese posible, salvo casos fortuitos, un ferrocarril entre Lima y Chorrillos, teniendo facultad para hacer pasar la línea por los lugares que los ingenieros elijan y establecer ramificaciones en toda la extension de esta línea, y hácia los puntos que estimaren convenientes. El camino será de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, si la empresa lo juzga alguna vez conveniente.

Art. 2º El Gobierno concede á la empresa privilegio exclusivo por veinte años para el trasporte de pasajeros, mercaderías y toda especie de carga. Los veinte años comenzarán á contarse desde que esté concluido el camino y durante este término no podrá construirse ni por el Estado, ni por persona ó compañía alguna, otro camino de fierro ó de cualquier clase que sea para conducir carga ó pasajeros, que dé comunicacion al Chorrillo ó á los otros puntos en que toque la presente línea ó sus ramificaciones.

Art. 3º Si la nueva línea ó alguna de sus ramificaciones necesitase atravesar por parte de los terrenos que hoy son caminos públicos, podrá hacerlo, dejando expedito el espacio suficiente para el libre tráfico. La empresa se obliga á comprar á los particulares solamente el espacio que necesite para la línea y sus ramificaciones, pagando su valor al contado, á justa tasacion, en la proporcion de precios establecidos á la fanegada en el dia; quedando obligada la empresa á dejar tapiados y cercados, segun se encontrasen, los fundos que dividiere ó atravesase, y construir los puentes y acueductos necesarios para el libre tránsito de las aguas. Si, lo que no es de esperar, los dueños de los fundos se opusiesen á facilitar los terrenos que la empresa necesite ocupar para las líneas y sus ramificaciones, el Supremo Gobierno se compromete á obligarlos á que lo verifiquen conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 4º El Gobierno se compromete á proporcionar á la empresa dentro de los límites de la ciudad,

los terrenos que esta elija para sus terminus ú otros usos anexos á ella. Si fuesen de la propiedad de manos muertas, la empresa abonará el cánon anual de tres por ciento sobre la tasacion legal del terreno; y si fuesen de propiedad particular, la empresa pagará su valor á justa tasacion.

Art. 5º La empresa podrá establecer en sus terminus, si le conviniese, plazas de mercado (sin perjuicio de las que ahora existen) para artículos especiales ó generales de consumo, prévio un arreglo separado con el Supremo Gobierno.

Art. 6º Los materiales, carruajes, máquinas, y en general todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferrocarril y sus terminus, se despacharán libres de todo derecho, del mismo modo que el dinero que se envie para la compra de dichos artículos. Dichos artículos podrán desembarcarse por la rada de Chorrillos, sin mas diligencias que el aviso que de ellos se dé á la Aduana del Callao, y las que el Gobierno tenga á bien dictar. La empresa podrá construir un muelle, si lo juzgase conveniente.

Art. 7º El camino, los edificios que le pertenezcan y el capital y renta de la compañía, estarán exentos perpetuamente de toda contribucion ordinaria y extraordinaria. Los emplados de la empresa y los peones del camino estarán exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

Art. 8º La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas, ni por las cosas; si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persona, responderá el empleado conforme á las leyes.

Art. 9º La empresa será protegida por el Gobierno con todos los medios de que este dispone, como una obra de utilidad pública, y quedará investida de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno en las construcciones de esta naturaleza.

Art. 10. La empresa trasportará gratuitamente la correspondencia pública y las tropas en servicio del Gobierno.

Art. 11. La empresa tendrá permiso del Gobierno para introducir setecientos chinos bajo el sistema de contrato establecido antes del supremo decreto, fecha 5 de Marzo de 1856.

Art. 12. Las líneas de la empresa podrán entrar en las poblaciones que atraviesen una distancia igual á la que entra la del Callao. Los rieles que en ella se usen serán de 56 á 60 libras yarda.

Art. 13. La obligacion de la empresa es construir una línea en toda la extension del camino, sin que se le pueda obligar á otra cosa que á lo que está expresamente estipulado en este contrato.

Art. 14. Tan pronto como los ingenieros de la empresa levanten los planos del camino, se presentarán al Gobierno para que facilite la venta de los terrenos de particulares en los términos establecidos en los artículos 3º y 4º, obligándolos á verificarla con la brevedad que requiere la obra; no siendo la empresa responsable en ningun caso por el retardo que la demora en entrar en posesion de esos terrenos pueda ocasionar en la prosecucion y finalizacion de la obra.

Art. 15. El precio del pasaje será de seis reales en coches de primera clase y tres reales en los de segunda; el del flete de cinco pesos por tonelada de veinte quintales ó cuarenta piés cúbicos segun la naturaleza de los objetos, recibiendo y entregando en las estaciones, excepto las piezas que por sus valores ó tamaños exijan un arreglo prévio. Los mismos precios se señalan á los pasajes y fletes de los otros puntos á donde toque ó se ramifique la línea, reservándose la empresa el derecho de rebajar estas cuotas cuando lo juzgue con-

veniente y de volver á establecerlas á su juicio.

Art. 16. Si se llegase el caso de que la empresa por incidente imprevisto ú otros de los mencionados en esta propuesta, necesitase de próroga para terminar sus trabajos, el Supremo Gobierno la concederá en vista del estado de progreso en que se halle la obra.

Art. 17. En el caso de que el Supremo Gobierno decidiese la construccion de un ferrocarril en la extension de la costa hácia Pisco, y recibiese para ello propuestas, no concluirá el contrato sin oir anticipadamente las que la empresa haga.

Art. 18. La empresa observará el artículo primero del contrato celebrado en 6 de Diciembre en 1848, que garantiza el privilegio concedido á la empresa del Callao para que no pueda hacerse ramificacion alguna al Callao, y las inmediaciones de dicha línea, ni su extension.

Art. 19. Si los actuales empresarios de las líneas del Callao y Chorrillos quisiesen aproximar ambos puntos por medio de ramificaciones ó ponerlos en comunicacion directa, podrán hacerlo tratando libremente entre sí y celebrando los contratos ó convenios que crean mas ventajosos á sus intereses recíprocos, sin que para ninguno de ellos sea obligatorio llevar adelante esta fusion.

Art. 20. El privilegio que se otorga y los derechos que por virtud de este contrato se conceden, se entenderán concedidos á la empresa así como á sus representantes legales ó las personas ó compañías á quienes sustituya sus derechos en todos los casos en que hubiese lugar.

Art. 21. La empresa se capitalizará en mil doscientas acciones de á quinientos pesos cada una, de las que se ofrecerán novecientas al público por el término de sesenta dias contados desde esta fecha.

Art. 22. La obligacion de emitir estas acciones solo tendrá lugar en el caso que las suscriciones completen el total de las novecientas de que trata el artículo anterior, entendiéndose que si la suscricion no cubre esa cantidad, la empresa no estará obligada á ofrecer al público ningun número de acciones.

Art. 23. Tampoco lo estará si la comision de suscriciones de que se encarga el artículo 25, no recibiese de estos dentro del término que se puntualiza, el 50 ℘ de las novecientas acciones para los objetos que en dicho artículo se mencionan.

Art. 24. En el caso de tomar el público las novecientas acciones que se ofrecen, la empresa se constituirá en sociedad anónima y los suscritores se reunirán diez dias despues del término señalado en el artículo 28 para nombrar una comision que entienda en lo respectivo á la erogacion de que trata el artículo siguiente, y para acordar y decidir por mayoría de votos sobre su organizacion y demas puntos anexos á ella.

Art. 25. Los sucritores deberán entregar dentro de tercero dia á la comision que resulte nombrada conforme al artículo anterior, el 50 ℘ de cada accion, y la comision con estos fondos reembolsará á los proponentes de todos los gastos y desembolsos naturales y sus intereses que hubiesen hecho para el acopio de útiles y demas objetos y que los accionistas tienen que aprobar desde que se suscriben. El resto del valor de las acciones hasta completar la suma que requiera la obra, se erogará en las proporciones y términos que se fijarán de comun acuerdo, estableciéndose como base que todo accionista que deje de contribuir con alguna de las cuotas que se designen, pierde la suma antes erogada, en beneficio de la empresa y deja de ser tal accionista.

Art. 26. Las aplicaciones para acciones por medio de una nota ó carta, se harán al Tribunal del Consulado, el que al vencimiento del término fijado por el artículo 21

pasará á los proponentes el aviso respectivo para saber si ha completado ó no el número de acciones fijado en el artículo 22 para convertir esta empresa en sociedad anónima.

Art. 27.° La presente propuesta quedará nula y será considerada como no hecha si dentro de quince dias despues de aprobada por el Supremo Gobierno, se presentase otra cuyos términos fuesen mas favorables á los intereses del Estado.

Art. 28. Aprobado que sea el presente contrato, se depositarán en la Direccion del Crédito Público treinta mil pesos de la deuda interior para responder, en clase de multa, por la ejecucion de la obra, los que se devolverán una vez efectuada esta. Los intereses sobre este papel se pagarán á la empresa conforme á la ley del caso.

Lima, Octubre 1º de 1856.—BARREDA Y HERMANO.

Aprobacion.

Lima, Noviembre 12 de 1856.

Habiendo quedado sin efecto el decreto de 11 de Agosto último sobre la construccion de un ferrocarril entre Lima y la villa de Chorrillos: conviniendo llevar á efecto esta obra, por los beneficios que de ella han de resultar á ambas poblaciones; y siendo ventajosa al público y al Estado la propuesta presentada por la casa de Barreda y Hermano, en uso de la autorizacion concedida al Gobierno por decreto del Congreso de 23 de Diciembre de de 1851: se resuelve la construccion de dicho camino, bajo las bases contenidas en los 28 artículos de que consta la propuesta que se acepta con las siguientes alteraciones. La exencion de contribuciones ordinarias y extraordinarias de que trata el artículo 7º será por el término de ochenta años y pasado este tiempo la empresa solo está exenta de las contribuciones extraordinarias.

La internacion de chinos cu[illegible] permiso se solicita por el art. [illegible] podrá hacerse, cumpliendo con [illegible] disposiciones del supremo decr[illegible] de 5 de Marzo del presente año [illegible]

El Gobierno se obliga, por [illegible] de proteccion, á facilitar á la e[illegible] presa durante la obra del ferroc[illegible] ril los presidiarios que existan [illegible] la capital, ó que puedan traers[illegible] ella de otros puntos de la Repú[illegible] ca y cuyo número cuando mén[illegible] será de ochenta diarios.

Publíquese la propuesta y el pre[illegible] sente decreto para los efectos de que se encarga el artículo 27; y si al fin del término que en este se señala, no se presentasen otros postores mejorándola, procédase por la Tesorería Departamental á otorgar la correspondiente escritura.—Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—ALVAREZ.

Ratificacion.

Magdalena, á 29 de Diciembre de 1856.

No habiéndose aceptado por el Dr. D. Juan Gallagher, en el término que se le señaló en decreto de 11 del corriente, la propuesta de la casa de Barreda para la construccion del ferrocarril entre Lima y Chorrillos; llévese á debido efecto la resolucion de 12 de Noviembre último, por la cual se admitió dicha propuesta y pase este expediente á la Tesoreria Departamental para que proceda á extender la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E.—ALVAREZ.

Desécha se una protesta por arbitraria.

Lima, Enero 22 de 1857.

Teniendo en consideracion que el término de quince dias señalado para que pudiera mejorarse la propuesta de la casa de Barreda sobre el ferrocarril de Chorrillos, ha debido correr desde el dia en que admitió el Gobierno dicha propuesta, segun literalmente se expresa en el supremo decreto de 12 de Noviem

bre último, y no desde la publicacion, como equivocadamente lo entiende el recurrente: que del expediente principal consta que se hizo saber al agente de Gallagher la cesion que le hacia la casa de Barreda, con la condicion de admitirla lisa y llanamente en el término perentorio de tercero dia, lo que no se efectuó trascurrido este término, cuya diligencia la practicó por escrito el oficial de partes del Ministerio, que es el único conducto establecido para verificarlo: que perfeccionado el contrato, no han podido suspenderse sus efectos, por solo la insistencia del recurrente en renovar sus propuestas anteriormente desechadas por el Gobierno, como desventajosas al Estado: que siendo el Gobierno autorizado especialmente por el Congreso, el único llamado á entender y convenir en todo lo respectivo á los medios de realizar esta obra, y no teniendo Gallagher derechos adquiridos, ni ninguna personería, ni atribucion pública, debe desecharse como arbitraria é infundada su protesta y la agregacion que pide á la escritura del contrato con la casa de Barreda; por estos fundamentos, se declara: no haber lugar á la presente solicitud de D. Juan Gallagher.

Rúbica de S. E.—ALVAREZ.

Expropiacion.

Lima, Mayo 26 de 1857.

Atendiendo al tenor del decreto de fecha 17 de Abril último, y á que por los artículos 4 y 14 del contrato celebrado para el ferrocarril en cumplimiento de la resolucion legislativa, se comprometió el Gobierno á proporcionar á la empresa dentro de los límites de la ciudad, los terrenos que esta elija para el terminus, prévia la presentacion de los planos levantados por los ingenieros; se declara, que D. Felipe Barreda y Hermano, como empresarios, no tienen obligacion de apersonarse en el juicio de expropiacion; y para representar al Estado en las diligencias que deben practicarse, conforme al artículo 1519 y siguientes del Código de Enjuiciamientos, se nombra al agente fiscal doctor D. José Silva Santisteban.

Devuélvanse los antecedentes con este fin al Juez de 1ª instancia.

Tres rúbricas de S. E. el Consejo de Ministros.—MAR.

Datos históricos sobre este camino, puestos en órden cronológico, segun los periódicos de aquella fecha.

1858.

Noviembre 7. Hoy Domingo salen algunos trenes de coches para Chorrillos por el ferrocarril que en breve se entregará á la circulacion general.

Noviembre 7. Informe del ingeniero D. Domingo Garcia, sobre el lugar por donde habria de pasar el remate de la línea de Chorrillos.

Noviembre 9. S. E. (el Presidente Castilla) y un crecido número de personas fueron á Chorrillos en el ferrocarril hasta las tapias de la hacienda Villa.

Noviembre 11. El tren destrozó junto á Miraflores una carreta; los pasajeros se asustaron y se enfermó la señora del Teniente Coronel Mollinedo, quien sin los auxilios del Dr. Boneti, habria pasado á mejor vida.

Noviembre 11. La Prefectura de Lima dice al señor Ministro de Gobierno que desde el 7 del actual está el camino de fierro abierto al servicio público entre esta capital y el Chorrillos, y no obstante que todavia no ha llegado á su término, pues falta como media milla, se cobran por la empresa 6 reales por 1ª clase y tres por 2ª hasta Miraflores. Consulta la legalidad de estos precios.

Noviembre 13. La máquina mató en Chorrillos á un niño de tres

á cuatro años que fué enterrado en Miraflores.

Noviembre 13. El Ministro de Gobierno mandó que los rieles vayan pegados á la tapia.

Noviembre 17. Aviso de la empresa diciendo que "aunque no está "concluido el ferrocarril, el Su- "prêmo Gobierno ha concedido "licencia para traficar, y ofrece "3 convoyes de ida y regreso."

Noviembre 18. La empresa oficia al Prefecto bajo la firma de D. Pedro G. Candamo y pp. de D. José Hegan, Juan Farmer, contestando al constructor de la Penintenciaria que para evitar desgracias pedia que los trenes del ferrocarril no saliesen á la hora en que bajaban los carros cargados de piedra para la obra. La empresa avisa que ha variado la hora de la salida de sus trenes.

Noviembre 18. La locomotora se metió en un hoyo en Chorrillos.

Noviembre 25. Los rieles penetran en la caña de la hacienda Villa, siguiendo la tapia.

Noviembre 30. Hay esperanza de que el camino llegará hoy á la calle del Peñisco.

El Domingo no habia fondas en donde alojar á la gente que fué á Chorrillos. Se necesitan mas tiendas, cigarrerías etc. etc.

El tren viajaba con dos coches de 1ª y dos de 2ª y aumentaba el concurso de gente.

Diciembre 1º Llegó el tren al centro de la poblacion, frente al rancho de Moreira, portillo de Villa.

Sostenia la empresa diariamente sus tres trenes de ida y tres de regreso.

Diciembre 14. El Domingo vinieron de Chorrillos 150 pasajeros en un coche de 2ª trancado con llave.

1859.

Enero 1º El correo anuncia que se admite correspondencia para Chorrillos por los trenes del ferrocarril si se pone ¼ de hora antes de la salida de cada tren.

Hasta fin de 1870 la empresa anunció siempre 3 trenes diarios.

Piden licencia para conducir pasajeros.

Excmo. Señor.

Los empresarios del ferrocarril entre esta capital y la villa de Chorrillos á V. E. respetuosamente dicen: que la línea ferril se halla puesta en toda la extension que divide ambas poblaciones, y suficientemente segura para trasportar carga y pasajeros.

V. E. con los señores Ministros y comitiva ha viajado por ella, se ha trasportado tropa, y ademas se ha hecho gran uso del camino para el trasporte de materiales, por carros en los que, sin poderlo evitar, han viajado muchos pasajeros, quienes convencidos de que no ofrece riesgo la línea, pues que no ha habido la menor novedad en el largo tiempo que se trafica, solicitan que se les pongan coches para conducir desde mañana á sus familias. Para poderlo hacer —

A V. E. suplicamos se sirva, si lo tiene á bien, mandar se nos conceda licencia para conducir pasajeros, aun sin estar concluidas las ramificaciones que hay que hacer á los extremos del camino para cambiar las locomotoras, satisfaciendo así la ansiedad pública. — P. G. DE CANDAMO.

Concédese licencia para poner en uso público la línea.

Lima, Noviembre 6 de 1858.

Concédese á los empresarios del ferrocarril entre esta capital y la villa de Chorrillos la licencia que solicitan para poner en uso público la línea próxima á concluirse, sin perjuicio de sujetarse despues de terminada á la aprobacion del Gobierno.

Comuníquese—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Consulta los precios.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO.

Lima, á 13 de Noviembre de 1858.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Desde el dia 7 del actual está abierto al servicio público el camino de fierro entre esta capital y el Chorrillos; no obstante que todavia no ha llegado á su término, pues falta como media milla, se cobran por la empresa los seis reales por primera clase y tres por segunda con arreglo al artículo 8º de la contrata aprobada por el Gobierno. — No llama mi atencion esta circunstancia, pero sí la de exigirse por el tránsito á Miraflores la misma cantidad que para el último punto. Para que el cobro guardara proporcion segun la distincion, lo que parece haber sido la mente del Gobierno al aumentar la tercera parte de los precios respecto del Callao, estando Miraflores á la mitad del camino, debia cobrarse la mitad del precio; pero como en la contrata no se ha hecho mencion de este último punto, creo indispensable que el Supremo Gobierno determine la suma que cobrará la empresa, á las personas que se dirijan á Miraflores, lo mismo que á la Magdalena y Bellavista cuando esté concluido este camino.

Con tal motivo, tengo el honor de dirigir á US. la presente consulta, para la resolucion suprema que corresponda. — Dios guarde á US. — NICOLAS FREYRE.

Comision inspectora del ferrocarril.

Lima, Noviembre 17 de 1858.

Nómbrase una comision compuesta de los ingenieros D. Ernesto Malinowski, D. Antonio Dupard. y D. Eugenio Schteiner, para que con toda prontitud, practique un reconocimiento prolijo del ferrocarril entre esta capital y Chorrillos, é informe circunstanciadamente al Gobierno; y contéstese á la Municipalidad anunciándole esta medida y manifestándole que sin embargo de que el empresario de dicho ferrocarril se ha arreglado al artículo 15 de su contrato en cuanto al precio de los asientos, el Gobierno se ocupa actualmente de obtener las ventajas posibles en favor del público.

Rúbrica de S. E.—MORALES.

Informe de los ingenieros.

Al Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Conforme á lo dispuesto por S. E. hemos practicado un reconocimiento del ferrocarril entre esta capital y la villa de Chorrillos, y tenemos el honor de trasmitir á US. el informe que sigue.

Tres puntos principales hemos tenido que examinar:

1º Las disposiciones generales adoptadas para la delineacion del ferrocarril;

2º La construccion de las obras;

3º Explotacion.

1º—DELINEACION DEL FERROCARRIL.

Habíamos notado la delineacion y la construccion defectuosa de la ramificacion de la calle de Arrieros, que une las estaciones de S. Juan de Dios y de la Encarnacion; pero el señor ingeniero de la empresa justificó esto, haciéndonos observar que esta ramificacion era meramente provisional y destinada para facilitar el trasporte de los materiales del ferrocarril de Chorrillos, y que mas tarde desapareceria.

La parte cuya delineacion llama mas la atencion, es la comprendida entre la estacion y la chacra de Matamandinga. A mas de ocupar en una extension considerable el centro de la calle, el ferrocarril atraviesa varias calles y lo está por el ferrocarril de la Penitenciaria. Por una parte, las murallas de los cercos y de los edificios, así como el desmonte por medio del cual ha sido preciso atravesar el bastion

de la muralla exterior, y por otra parte la curva que forma el ferrocarril, se unen para impedir que el maquinista que conduce el tren pueda ver á distancia suficiente si hay algun impedimento en el camino.

Nos ha parecido que se habría podido disminuir este inconveniente alargando un poco la delineacion en línea recta que existe en la calle y acercando por consiguiente un poco el ferrocarril á la Penitenciaria. Esta variacion no perjudicaria en nada á las disposiciones proyectadas para calles y edificios en esta parte de la ciudad.

En la proximidad á la casa de Matamandinga, el ferrocarril presenta una contra-curva que llama la atencion, tanto mas cuanto que no hay motivos preponderantes para su adopcion; mas, debemos decir que esto no ofrece defecto ninguno en cuanto á la seguridad en la explotacion.

Desde allí el camino queda bien despejado y sus curvas tienen rádios bien convenientes. Se debe exceptuar, es verdad, un punto cerca del camino de S. Isidro, donde hay un muro que obstruye la vista; pero el ingeniero de la empresa nos dijo que se debia derrumbar la parte necesaria para quitar este defecto. En la cruzada del camino de Chorrillos hay tambien algunos árboles que seria conveniente cortar.

En cuanto al perfil longitudinal, los declives que presenta la línea no pasan del 15 por 1,000; se han hecho los desmontes y los terraplenes necesarios para regularizarlos de un modo conveniente, exceptuando un punto situado en la parte llamada Lindero de Tejada, en el cual despues de un declive de mas de 5,000 varas de largo y que varía de 9 á 15 por mil, viene una parte horizontal de 145 varas de largo y un contradeclive. Estas variaciones tan repentinas habrían sido evitadas á poco costo aumentando el terraplen. El inconveniente que presenta, es que en un tren largo y que anda con cierta velocidad, la variacion de velocidad que produce la del declive, puede hacerse sentir en la testera mas que en la trasera y la diferencia puede ser suficiente para dar lugar á choques entre los carros, que á mas de ser perjudiciales á estos, pueden tambien ser peligrosos á los pasajeros. A semejante circunstancia se ha atribuido en parte una desgracia ocurrida en el Ferrocarril del Norte de Francia, y desde entónces ha entrado como principio suavizar la transicion de un declive á otro.

2º—CONSTRUCCION DE LA VIA.

El ferrocarril de Chorrillos no ha exigido la construccion de puentes ú otras obras que merezcan una atencion especial. Las acéquias son atravesadas por medio de vigas que descansan sobre estacas, las cuales sirven de apoyo á unas tablas destinadas á contener las tierras por los costados. Este sistema corresponde bien al objeto, y está ejecutado con la solidez debida.

Los derechos de los particulares en cuanto al libre curso de las aguas, nos han parecido respetados. Si por olvido se ha interrumpido el curso de alguna acéquia, están siempre en tiempo los dueños para reclamar, y cada caso especial necesitará un exámen especial y apropiado.

Habiendo visto en los diarios una queja del Sr. Porta, hemos pedido al ingeniero de la empresa la explicacion de este asunto, y nos manifestó que la acéquia que habia dado lugar á esta queja habia pasado desapercibida, por ser apenas visible su señal en el terreno, lo que es cierto, pero que se estaba haciendo lo necesario para reparar este olvido.

En varias partes los terraplenes no están todavia acabados y no tienen todo su ancho; conviene que la empresa cuide de acabarlos con prontitud. Las tierras que forman los terraplenes no han sido piso-

meadas, en consideracion á la poca altura que tienen y á la ausencia de lluvias. La omision de este cuidado no es ciertamente de gran importancia, pero con todo se notan muchas partes en las cuales las tierras se han apretado, y en consecuencia los rieles han bajado bastante para que este defecto se deje notar tanto á la vista como al movimiento que se siente al pasar la locomotora. Por razon de la circunstancia de la poca elevacion de los terraplenes y de la ausencia de lluvias, este defecto no pasa de los límites que se notan en el principio de la explotacion, aun de los ferrocarriles mas cuidadosamente construidos; pero se debe tener el mayor cuidado en hacer las refacciones convenientes sin demora, porque de otro modo el mal va aumentando con rapidez y puede dar lugar á desgracias.

El mismo cuidado se debe tener en cuanto á los durmientes, que particularmente en el principio de una explotacion, y hasta que el terreno sea bien consolidado, se mueven con facilidad.

A la salida de la calle, antes de la Penitenciaria, hay un pequeño terraplen que se ha hecho con el desmonte de las basuras que estaban á la mano. Por pequeña que sea la altura de este terraplen no se debia emplear un material, que estando sujeto á podrirse, no ofrece una suficiente resistencia.

En esta parte el ferrocarril ha ocupado el espacio que servia para el tránsito y la empresa no ha cuidado de apropiar otro al lado.

En la cruzada del ferrocarril con los caminos y con las calles, la empresa no ha hecho hasta ahora los arreglos que se deben, para encajonar los rieles y suavizar el paso de las carretas. Es indudable que procederá á hacerlo á la mayor brevedad posible. Las carretas, al atravesar los rieles, reciben sacudimientos fuertes, y mueven tambien los rieles con violencia. Por el frente de la Penitenciaria, particularmente, pasan á veces muchas carretas una tras de otra, y los choques repetidos contra los rieles pueden hasta arrancarlos de sus durmientes, y dar lugar á un accidente si viene á pasar el tren, sin que se haya notado el hecho.

El uso de una calle para establecer en ella un ferrocarril es siempre un inconveniente y en las de gran tráfico se hacen los mayores sacrificios para evitarlo. Entre el gran número de ferrocarriles que se han construido, muy pocos son los casos de esta clase, y cuando se presentan, se toman todas las medidas posibles para disminuir los inconvenientes que resultan para el vecindario y para los transeuntes. Con este objeto, en general se encajonan los rieles entre dos filas de piedra dura al nivel del empedrado, de modo que los rieles no formen un relieve que sirva de tropiezo.

Los rieles presentan una resistencia suficiente y apropiada al peso de las locomotoras y al espacio dejado entre los durmientes. Pero en su colocacion no se tuvo en general el cuidado de dejar las separaciones necesarias, en atencion á los movimientos de dilatacion que produce el calor. No solamente de resultas de esto pueden deteriorarse los extremos de los rieles, sino tambien pueden encorvarse y romperse las cabezas de los clavos, dejando los rieles desprendidos de los durmientes. Los rieles presentan tambien á veces defectos en los puntos donde se reunen, y no se corresponden perfectamente, formando resaltos contra los cuales la ruedas vienen á chocar. Estos defectos imponen á la empresa la obligacion de rectificar los rieles en todo el largo de la línea, cuidando tambien de remachar los clavos mas de lo que están algunos de ellos en la actualidad. En cuanto á los durmientes, muchos de ellos están picados ó rajados y deben por consiguiente ser reemplazados inmediatamente.

3.º—EXPLOTACION.

Los carros empleados en el ferrocarril de Chorrillos son del sistema llamado Americano, de ocho ruedas con ejes independientes. Es indudable que estos carros ofrecen mas seguridad contra los accidentes que los carros comunes de cuatro ruedas; se citan ejemplos en que la locomotiva saliéndose de los rieles, no arrastra á carros de esta clase, cuando en iguales circunstancias los de cuatro ruedas lo habrian sido probablamente. Por otra parte, en caso de accidente, ofrecen la desventaja de no tener mas de dos puertas para la salida de sesenta personas. Con todo, parece que son del gusto del público, y aunque poco se usan en Europa, no es por habérseles prohibido, sino por consideraciones económicas. La única observacion que debemos hacer es que se prohiba en lo absoluto echar llave á las puertas.

En los primeros dias de la explotacion, á la ida de Lima á Chorrillos, la locomotiva se ponia por atrás empujando los trenes. Los inconvenientes que de esto resultan son tan graves, por no poder ver lo que pasa en el camino, que no se debe tolerar ni aun provisionalmente. Ahora han establecido en el punto á donde paran los trenes, un cambio de rieles, que permite trasladar la locomotiva con su ténder á la cabeza del tren, tanto á la ida como á la vuelta; pero todavia subsiste un defecto que hasta ahora se ha tolerado de un modo permanente en el ferrocarril de Lima al Callao, en contra de los usos de otros paises, y consiste en que el ténder precede á la locomotiva y que esta anda de espaldas. Por una parte en caso que se encontrase un obstáculo en el camino, el ténder sale con mas facilidad de los rieles que la locomotiva y, por otra, el maquinista no puede atender á la vez de un modo conveniente á lo que pasa en el camino y á los cuidados que exige el manejo de la locomotiva. Creemos indispensable que se hagan lo mas pronto posible los arreglos necesarios en las estaciones para evitar este inconveniente.

El ferrocarril no está cercado en ninguna parte, y para la seguridad de los trenes seria preciso que lo fuera completamente, de modo que ni la gente ni las béstias puedan entrar en la línea; para esto, es preciso que en la cruzada de los caminos se pongan puertas barreras con los guardianes respectivos.

En la parte comprendida entre la estacion de la Encarnacion y la muralla exterior, el ferrocarril debe quedar forzosamente abierto; los inconvenientes que resultan de esto no pueden ser salvados sino por medio de una notable disminucion en la velocidad y con los mayores cuidados. En esta parte mas particularmente el maquinista necesita tener la via despejada, y por el contrario allí es donde lo está menos.

Para compensar este defecto es preciso multiplicar los guardianes, y desde el punto donde desemboca el ferrocarril, frente de la Penitenciaria, hasta la muralla exterior, no pueden bajar de tres; sabemos que la correspondencia que se debe guardar en las horas de los trenes de los ferrocarriles de Chorrillos y de la Penitenciaria ha sido arreglada.

CONCLUSION.

En resúmen, á pesar del estado de imperfeccion en que se halla el ferrocarril de Chorrillos, los infrascristos piensan que se puede permitir su explotacion, con la condicion de emplear las precauciones que exige la prudencia.

Una gran parte de las imperfecciones son inherentes á todo ferrocarril nuevo, cuya explotacion está principiándose. Pero este estado de imperfeccion debe durar lo menos posible y la empresa debe cuidar de reparar constantemente las alteraciones que se producen en los durmientes, los rieles y los terraplenes. Debe tambien arreglar,

sin demora, el cruzamiento de los caminos.

La inspeccion á que se refiere el presente informe, no puede tener otra significacion que la de una inspeccion provisional, siendo necesario renovarla hasta que el ferrocarril haya llegado á su estado normal.

Lima, á 26 de Noviembre de 1858. — ERNESTO MALINOWSKI. — EUGENIO SCHTEINER. — ANTONIO M. DUPARD.

Autorízase una transaccion.

Lima, Setiembre 14 *de* 1870.

Visto este oficio del ingeniero encargado de la direccion de la Quinta Normal de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental, en que da cuenta de los reparos que hay que hacer en la hacienda de Santa Beatriz, y la obligacion en que está la empresa del ferrocarril de Chorrillos de contribuir á ellos, para lo que pide autorizacion á fin de hacer un arreglo con dicha empresa; se autoriza al expresado ingeniero para que haga una transaccion con la mencionada empresa sobre las cuestiones pendientes relativas á la hacienda de Santa Beatriz, dando cuenta del resultado á este Ministerio para su debida aprobacion.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Se aprueba el convenio.

Lima, Noviembre 17 *de* 1870.

Habiéndose autorizado con fecha 14 de Setiembre último al ingeniero encargado de la direccion de la Quinta Normal de Agricultura, para qué transase con la empresa del ferrocarril de Lima á Chorrillos, sobre las cuestiones pendientes con la empresa y el fundo de Santa Beatriz; se aprueba el arreglo que ha practicado relativo á este asunto y de que da cuenta en este oficio.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Reclama como excesivo el cobro de 50 ₱ sobre el pasaje.

Señor Coronel Prefecto.

Baltazar de Araníbar, propietario y residente en Chorrillos, á US. con el debido respeto me presento y digo: Que hoy á las 12 40 p. m. me llegué á la boletería de la estacion del ferrocarril de Chorrillos, para comprar un boleto de pasaje á esta capital, y la mucha gente agrupada alrededor de la boletería, me impidió durante los cinco minutos que faltaban para la partida del tren, realizar la compra. Sin este requisito procedí á ocupar un asiento del tren, para evitar los lamentables casos que en otras ocasiones han sucedido por subir en el acto de la partida, por cumplir el Reglamento que indica á los pasajeros la obligacion de hallarse dentro del coche antes de la partida, y por la necesidad que tenia de llegar á Lima á la 1 15 p. m. Cuando los cobradores de boletos llegaron á mi asiento, procedí á comprar el boleto, y uno de aquellos en cumplimiento de su consigna me cobró noventa centavos en lugar de sesenta: enseñóme al efecto un aviso de sus jefes que prescribian el alza de precio en semejantes casos, y yo sin desobedecerla, no acepté diez centavos que por cambio de un sol, ponia en mi mano. Esta rehusa mia no es efecto de falta de cumplimiento á las ordenanzas y reclamos peculiares, sino del abuso ó falta de prevision que no me hallo en ánimo de tolerar, en cuanto á la manera como la empresa hace el servicio en sus relaciones con los pasajeros. Los que, como yo, no acudimos ó no estamos haciendo guardia en las ventanas de la boletería, que no atropellamos á las demas personas que nos precedan, ó que no cometemos para comprar el boleto, actos de inmoralidad respecto de los demas solicitantes, ba-

jo la necesidad de partir en el tren, nos veremos en la precision, injusta, temeraria y aun imperiosa, de sufrir un gravámen inmerecido, que por otra parte, no todos podrán soportarlo. Así como es necesario el cumplimiento de los reglamentos por parte del público, mas necesaria y mas exigente debe ser la facilidad que se ofrezca para cumplir la ordenanza sin incurrir en multa. Y lo que á mí me sucedió en el tren de 12 46 p. m., sucedió en el de 10 a. m. á muchas otras personas.

Esto, como verá US., no es de lo que merece queja particular á los jefes del tren, quienes con la galantería suficiente habrian podido allanarlo; es un poco mas grave, porque tiende á imponer condiciones difíciles de cumplirse por parte del pasajero, y fáciles de exigirse por la empresa; y tanto por esto cuanto por el hecho denunciado, ocurro á US. con el debido respeto, para que se digne ordenar la enmienda y dictar lo mas conveniente al caso predicho.

Lima, Marzo 2 de 1876. — BALTAZAR DE ARANÍBAR.

Declárase legal el recargo.

Lima, Marzo 3 *de* 1876.

Visto el presente recurso del Dr. D. Baltazar de Aranibar, en que se queja del cobro que se le ha hecho de 50 ₱ sobre el pasaje de tarifa en la línea férrea de Chorrillos, y apareciendo de la propia confesion del ocurrente, que subió á los carros de la mencionada línea férrea, para emprender viaje, sin estar provisto del respectivo boleto, se resuelve: que de conformidad con lo prescrito en el artículo 32 del Reglamento general de ferrocarriles, la empresa ha estado en su derecho al verificar el cobro, materia de este recurso.

Regístrese y archívese. — ANDRACA.

Multa por faltas reglamentarias.

Lima, Marzo 16 *de* 1876.

Señor Director de los ferrocarriles de Lima, Callao y Chorrillos.

A pesar de la terminante disposicion contenida en el artículo 42 del Reglamento general de ferrocarriles, en que se previene que los coches de un tren en marcha estarán en comunicacion con la campana de la máquina, por medio de una cuerda, que se halle al alcance de los pasajeros, para avisar en el caso de accidente; habiendo tenido lugar ayer en el tren que salió de esta capital para Chorrillos, á las 5 p. m., un amago de incendio en un coche de 1ª clase en que viajaban respetables personas, tales como el señor Ministro de Gobierno, el señor Ministro de Chile y otros caballeros, no pudieron estos dar el aviso correspondiente para que parase el tren á fin de apagar el incendio iniciado, porque la cuerda que debia servir al efecto no estaba en comunicacion con la campana de la máquina.

Como esta falta pudo traer gravísimas consecuencias, que solo pudieron evitarse, por la llegada del tren á la estacion de Miraflores, esta prefectura ha dispuesto, en conformidad con las facultades que le concede el artículo 15 del citado Reglamento, que la empresa que U. representa, sea multada en la suma de 100 soles, que remitirá U. á este despacho, á fin de que se entregue por mitad á las tesorerías de los concejos departamental y provincial, como lo previene el artículo 117 del Reglamento referido.

Dios guarde á U. — JOSÉ FRANCISCO ANDRACA.

*** La multa fué pagada sin observacion.

Ferrocarril de Lima á Jauja.

Plan para hacer el ferrocarril.

Lima, Enero 27 de 1860.

Apruébase el plan y todas las operaciones que propone la comision encargada del proyecto del ferrocarril á Jauja, y en consecuencia, agregándose á ella el ingeniero del Estado D. Ernesto Malinowski, procederá este á la mayor brevedad á practicar el reconocimiento que se indica; al mismo tiempo la comision formulará, con la prolijidad debida, el pedido de los intrumentos que han de adquirirse en Europa, y propondrá al Gobierno la persona que ha de encargarse de comprarlos ó mandarlos construir, pues el ingeniero indicado al efecto, no puede viajar, por haber sido destinado á otros trabajos; la comision al formar la factura de instrumentos, tendrá presente que ellos van á servir no solo para los estudios de la via que hoy se proyecta, sino para iguales estudios en el Sur y en el Norte del territorio; pues estos están en la mente del Gobierno, de acuerdo con los intereses generales del pais; luego que se haya hecho el pedido, se librará el valor de los instrumentos á cargo de los consignatarios del guano en Europa; y respecto á los gastos que han de hacerse en esta capital, se autoriza á la casa de Zaracondegui y Compañía, consignataria del guano que se expende en los Estados Unidos, para que entregue á la comision las cantidades que para el expresado objeto se necesiten, y de las que llevará la comision la cuenta documentada que indica.

Trascríbase este decreto en contestacion y comuníquese al Ministerio de Hacienda para que expida las órdenes convenientes.

Rúbrica de S. E. el Vicepresidente.—MELGAR.

El Presidente del Congreso publica la resolucion legislativa.

Lima, Abril 11 *de* 1861.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

El Presidente del Congreso, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, ha promulgado en esta fecha la re-

solucion de 13 de Febrero último, por la que se autoriza al Gobierno para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja.

Tenemos el honor de comunicarlo á US., acompañándole el original de dicha ley, á fin de que se sirva hacerla imprimir en el periódico oficial y expedir las órdenes correspondientes para su cumplimiento.

Dios guarde á US.—José H. Cornejo, Evaristo Gomez Sanchez.

Publicacion.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS

PRESIDENTE DEL CONGRESO,

Por cuanto el Congreso permaneciendo inflexible á las observaciones hechas por el Poder Ejecutivo, ha dado la resolucion siguiente:

Lima, Febrero 13 *de* 1861.

Excmo. Señor.

El Congreso autoriza á V. E. para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja; para que, en caso de resultar practicable, disponga que se provoquen, con tal objeto, propuestas en Europa y en los Estados Unidos, ofreciéndose la garantía del 6 ℘ de interés anual, sobre los capitales que se inviertan en dicha obra.

Lo comunicó á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—Miguel del Carpio, Presidente del Senado.—Antonio Arenas, Presidente de la Cámara de Diputados.—José H. Cornejo, Secretario del Senado.—Evaristo Gomez Sanchez, Diputado Secretario.

Al Excmo Señor Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministerio de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á once de Abril de mil ochocientos sesenta y uno.—Antonio Arenas, Presidente del Congreso.—José H. Cornejo, Secretario del Senado.—Evaristo Gomez Sanchez, Diputado Secretario.

Autorizacion para contratar.

Lima, Enero 16 *de* 1863.

Excmo. Señor.

El Congreso ha autorizado á V. E. para que acepte, con las modificaciones convenientes, las propuestas de las casas Homberg y Cª de Paris y Thomson Bonard y Cª de Lóndres, sobre construccion de un camino de fierro de esta capital á la provincia de Jauja.

Lo comunicamos á V. E. para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—José Silva Santistevan, Vicepresidente del Senado.—Manuel Pino, Vicepresidente de la Cámara de Diputados.—Francisco Chavez, Senador Secretario.—Benigno de la Torre, Diputado Secretario.

Excmo Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 17 *de* 1863.

Cúmplase y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Arenas.

Fondos para los estudios.

Lima, Febrero 20 *de* 1863.

Siendo conveniente que se proceda al estudio del trazo preliminar del ferrocarril de Lima á Jauja, á fin de que se demuestre prácticamen-

te la posibilidad de ejecutar esa importante obra; y constando del informe del Director de Obras Públicas la necesidad de invertirse en esa operacion la cantidad de diez y seis mil pesos, en los términos que aparecen en dicho informe; se resuelve: que se ponga á disposicion del expresado Director la cantidad anticipada de cinco mil pesos, y desde la fecha de esta entrega, la de 1600 pesos mensuales, hasta completarse la de 16,000 pesos á que asciende el costo de la operacion que tiene que practicarse.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento, regístrese en la Direccion de Obras Públicas y publíquese.— Rúbrica de S. E.—ARENAS.

Manda completar los estudios.

Lima, Marzo 30 de 1867.

Excmo. Señor.

EL CONGRESO CONSTITUYENTE.

Resuelve:

Que el Poder Ejecutivo dé las órdenes correspondientes para completar los estudios relativos al ferrocarril de Lima á Jauja.

Lo comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E. — J. M. QUIMPER, Presidente. — ANTONIO LLAVERIA, Secretario.—AMBROSIO BECERRIL, Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto:

Cúmplase, regístrese y publíquese.—Casa de Gobierno en Lima, á 31 de Marzo de 1867.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Comision de presupuesto.

Lima, Agosto 22 de 1867.

Debiendo procederse á la conclusion de los estudios del ferrocarril de Lima á Jauja, de conformidad con lo dispuesto por la resolucion legislativa de 30 de Marzo último.

Se resuelve:

Que con el fin indicado se nombre una comision de ingenieros, nombrándose desde luego jefe de ella al ingeniero de estado de 1ª clase D. Mariano Alleon, el mismo que queda encargado de proponer al Gobierno los demas miembros, que deben componer dicha comision, de formar el presupuesto de gastos y útiles de toda especie que se necesiten y de tomar del archivo de Obras Públicas todos los antecedentes de esta obra y los instrumentos que tambien sean necesarios y que se entreguen en dicho archivo.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Autorízase á D. E. Meiggs para los estudios.

Lima, Setiembre 21 de 1868.

Teniendo en consideracion: 1º que el Gobierno está suficientemente autorizado por las leyes de 13 de Febrero de 1861 para hacer ejecutar los estudios de un ferrocarril central, desde la costa al interior, y penetrado de su inmensa importancia, se halla decidido á emprender inmediatamente esos estudios, sea completando los ya practicados, ó practicando otros nuevos en la direccion y bajo las condiciones que sean mas adecuadas;

2º Que la propuesta del señor Meiggs, persona merecidamente acreditada para responder de la buena y cumplida ejecucion de obras de este género, satisface los deseos del Gobierno, por cuanto los estudios se practicarán con todo el esmèro que permite al proponente emplear los medios de que dispone, y porque esos estudios quedarán á la disposicion del Gobierno para que este haga de ellos el uso conveniente;

Se resuelve:

Acéptase la propuesta hecha por el señor Meiggs para practicar los estudios de un ferrocarril que se denominará *Ferrocarril Central Trasandino* y cuyo objeto será comunicar la costa con el interior, uniendo la capital con el valle de Jauja, incluyéndose el estudio de las ramificaciones que deben completar el expresado ferrocarril. En consecuencia, procédase á extender la escritura correspondiente.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

Tramitacion.

Lima, Setiembre 22 de 1868.

Pase á la Direccion General de Hacienda para que disponga que la Tesorería Departamental haga extender la correspondiente escritura y fecho se devuelva al despacho para librar las órdenes correspondientes.— GARCIA CALDERON.

Bases de una propuesta para construir el ferrocarril.

Lima, Octubre 19 de 1868.

1ª La compañía se formará con un capital de seis millones de soles.

2ª El Supremo Gobierno prestará á la compañía al interés anual de 5 ₽ un valor efectivo de seis millones de soles, sirviendo de base para este préstamo el resto de bonos reservados de 1865, de que el Gobierno puede aun disponer.

3ª La compañía tendrá la facultad de levantar en Europa los fondos necesarios por medio de obligaciones, á interés fijo, hasta por un valor efectivo de 6 millones de soles.

4ª El producto total del camino se consagrará: 1º al pago de interés y amortizacion de las obligaciones que se emitan: 2º al de un interés de 9 ₽ del capital que se suscriba por acciones; y 3º el sobrante al pago del interés y amortizacion del préstamo al Gobierno.

5ª Basando esta propuesta sobre un costo aproximado de 18 millones de soles para la línea proyectada, solo podrá llevarse á efecto con arreglo á la combinacion propuesta, en tanto que el resultado definitivo de los estudios que se hagan, no acredite como probable un costo mayor de dicha suma.

6ª En caso de que el costo de la obra excediese de 18 millones y que pasase de 20, se aumentará la emision de obligaciones á la suma de 8 millones de soles, valor efectivo.

7ª En caso de que el presupuesto definitivo de la obra exceda de 20 millones de soles, la compañía principiará los trabajos de la línea en un año despues de firmado el contrato.

8ª El Supremo Gobierno solicitará del Soberano Congreso la autorizacion necesaria para celebrar con la compañía que se forme, el contrato definitivo sobre las bases expresadas, en el cual se establecerá la garantia del Gobierno para los intereses de que habla esta propuesta.

Obtenida dicha autorizacion, y cuando se hayan concluido los estudios y presupuesto de la obra, procederá el Gobierno á ajustar el contrato respectivo, en el cual se estipularán todas las cláusulas usuales en dichos contratos para resguardar debidamente los derechos é intereses del fisco, del público y de la empresa.

9ª Los fondos destinados á dicha obra, esto es, el valor de los bonos de 1865, que aun se hallan reservados, quedarán desde luego depositados en el Banco de Inglaterra y afectados á esta obra, sin que de su valor pueda distraerse cantidad alguna para otros usos. Asimismo, se depositarán en el propio Banco las cantidades destinadas á la amortizacion de los bonos, que en el sorteo semestral resulten favorecidos.

Tan luego como el Soberano Congreso comunique al Supremo

Gobierno la aprobacion de estas bases, este ordenará que se verifique el mencionado depósito.

10. Quedará abierta al público la suscripcion por acciones para esta compañía desde la fecha de la publicacion de esta solicitud hasta un mes despues de firmada la escritura con el Supremo Gobierno.

11. Los derechos que se otorguen á la compañía, no perjudicarán á las concesiones de otros ferrocarriles declarados hasta la fecha.

Y apoyados en las consideraciones contenidas en la adjunta memoria, que sometemos respetuosamente á la consideracion del Supremo Gobierno —

Suplicamos á V. E. tenga á bien acoger favorablemente esta solicitud.

Excmo. Señor. — F. DOMINGO CASTAÑEDA—J. DE LA RIVA AGUERO—N. RODRIGO—JOSÉ CANEVARO É HIJOS—PEDRO DENEGRI—VALDEAVELLANO Y Cª—M. PARDO.

Concesion.

Lima, Octubre 26 de 1868.

Vista esta solicitud, y en atencion á la importancia de la obra á que se refiere, con acuerdo unánime del Consejo de Ministros; se concede á D. José Domingo Castañeda, D. José de la Riva Agüero, D. José Canevaro é hijos, D. N. Rodrigo, D. Pedro Denegri, Valdeavellano y Cª y D. Manuel Pardo, el permiso que solicitan para formar una compañía que se ocupe de la construccion de un ferrocarril de la costa al departamento de Junin, con las siguientes condiciones:

1ª El capital de la sociedad será de seis millones de soles, dividido en acciones de quinientos soles cada una que se ofrecerán al público por el término designado en la propuesta.

2ª La compañía podrá emitir en Europa obligaciones de ferrocarril por otros seis millones de soles.

3ª El Gobierno por via de proteccion, prestará á la empresa seis millones de soles, adjudicando desde luego á este fin los bonos sobrantes del empréstito de 1865, despues de deducidos los que hasta la fecha han sido aplicados por resoluciones del Cuerpo Legislativo y del Gobierno.

4ª No siendo suficientes esos bonos para el préstamo de los seis millones, se pedirá autorizacion al Cuerpo Legislativo para completar la cantidad mencionada.

5ª Se pedirá igual autorizacion para garantir los intereses á que se refiere la propuesta y para acordar que el préstamo del Gobierno solo sea reembolsado despues de satisfacer el interés y amortizacion de las obligaciones y el interés del capital nacional.

6ª Si el presupuesto de la obra pasase de diez y ocho millones de soles, el exceso se completará por tercias partes en la forma prevenida en las cláusulas precedentes.

7ª Si dentro del plazo de un año, contado desde que el Poder Legislativo preste su adquiescencia para este contrato, no estuviese organizada definitavemente la compañía, y hechos los estudios y presupuesto de la obra; quedará sin efecto esta concesion y el Gobierno podrá disponer de los bonos como lo tenga por conveniente.

8ª Se aceptan las demas condiciones consignadas en este recurso en cuanto no se opongan á las cláusulas anteriores.

Remítase este expediente al Cuerpo Legislativo, para los fines á que esta resolucion se refiere.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

⁂ Véase Ferrocarril de Lima á la Oroya.

Ferrocarril de Lima á la Magdalena.

Propone la construccion del camino.

Ecxmo. Señor.

Pedro Telmo Larrañaga ante V. E. con el mas profundo respeto me presento y digo: Que estimulado por la buena acogida que han merecido del Gobierno de V. E. todas las empresas útiles que se le han presentado, me permito distraer sus altas atenciones, solicitando el apoyo de V. E. para establecer y explotar un ferrocarril, por locomotoras, que úna la capital con los pueblos de la Magdalena y Bellavista.

No me detendré á demostrar las ventajas de esta obra, porque ellas no pueden ocultarse al elevado criterio del Supremo Gobierno; limitándome por lo tanto, á proponer á V. E. las bases bajo las cuales podria acometerla, salvo el mejor acuerdo de V. E.

1ª El Gobierno Supremo concede á la empresa que represento, privilegio exclusivo por doce años, para la construccion y explotacion de un ferrocarril, para locomotoras, entre Lima, la Magdalena y Bellavista; y terminando ese plazo, cualquier otro empresario podrá hacer un camino igual, sin que se menoscabe la propiedad que conservaré sobre el que propongo construir, por el tiempo estipulado en la clásula 3ª;

2ª El camino será, por ahora, de una sola via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, cuando la empresa lo juzgue conveniente, y el privilegio comenzará á contarse desde el dia en que esté terminado y se abra al tráfico;

3ª La empresa gozará de la propiedad del camino por el término de setenta y cinco años contados desde la fecha en que comienza el privilegio, pasando al vencimiento to de este plazo á ser propiedad nacional, con todo su material en estado de servicio;

4ª Durante el tiempo del privilegio no se permitirá establecer otro ferrocarril entre los pueblos de Lima, Magdalena y Bellavista, ni ramales en los contornos de los dos últimos;

5ª El Gobierno cederá gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado que sea preciso ocupar pa-

ra la construccion del ferrocarril, para el tránsito de los trenes, para las estaciones, oficinas, almacenes y demas dependencias, y dará al mismo tiempo la correspondiente autorizacion á la empresa para exigir la expropiacion y enagenacion forzosa, con arreglo á las leyes, de los terrenos de propiedad municipal ó particular que fuesen necesarios para los objetos indicados, y cuyos dueños se nieguen á venderlos á la empresa á justa tasacion.

La empresa se reserva el derecho de elegir los puntos mas convenientes y fáciles, así para la construccion de la via como para las estaciones y oficinas;

6ª El ferrocarril entre Lima, la Magdalena y Bellavista se principiará, cuando mas tarde, á los dos años contados desde el dia en que se eleve á escritura pública este contrato; y quedará concluido y expedito para el servicio público un año despues de comenzado, salvo los casos de guerra exterior ó interior;

7ª Luego que los ingenieros de la empresa levanten los planos del camino, se presentarán al Gobierno para que facilite la venta de los terrenos de particulares en los términos que las leyes señalan para obras de utilidad pública, obligándolos á verificarlo con la brevedad que requiere la obra; no siendo la empresa responsable, en ningun caso, por el retardo que la demora en entrar en posesion de esos terrenos pueda ocasionar en la prosecucion de la obra;

8ª Si llegase el caso de que la empresa por incidentes imprevistos ú otros de los mencionados en esta propuesta, necesitase de próroga para terminar sus trabajos, el Supremo Gobierno la concederá en vista del estado de progreso en que se halle la obra;

9ª La empresa se compromete á que las tarifas de pasajeros, carga ó equipajes no excedan de los precios siguientes:

Por pasajeros de primera clase veinte centavos de sol.

Por idem de segunda clase, diez centavos de sol.

Por tonelada de medida (40 piés cúbicos) ciento veinte centavos de sol.

Por tonelada de peso de 20 quintales ciento sesenta centavos de sol.

Pudiendo ser reducidos estos precios cuando la empresa lo estime conveniente.

10. Las balijas del correo, sus conductores y la fuerza en servicio activo, serán conducidos gratuitamente: la carga del Gobierno y sus empleados gozarán de una rebaja de cincuenta por ciento;

11. Los útiles necesarios para construir, reparar, conservar y explotar el camino se introducirán libres de derechos de importacion, y tanto estos como los almacenes, edificios etc. de la empresa, quedarán excentos de toda contribucion fiscal ó muncipal, de las que actualmente se hallan establecidas, ó que en adelante se establezcan por todo el tiempo de la concesion;

Gozarán de igual excencion los víveres que se introduzcan del extranjero para el consumo de los trabajadores y empleados por el tiempo que se emplee en la construccion del ferrocarril;

No se exige á la empresa ninguna contribucion ordinaria ni extraordinaria, directa ó indirecta durante el tiempo del privilegio;

12. Quedan excentos del alistamiento militar los individuos que se ocupen en servicio de la empresa, salvo el caso de guerra nacional;

13. La empresa tendrá el derecho de extender su línea desde Bellavista al Callao luego que espire el privilegio concedido á la empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, debiendo observarse respecto de esa nueva línea las mismas disposiciones dictadas para esta;

14. Si fuese necesario á la mas

pronta y mejor realizacion de la empresa, formará para ello una "compañía anónima" con el carácter permanente de nacional, y bajo la denominacion de Compañía del Ferrocarril de Lima, la Magdalena y Bellavista.—Esta compañía emitirá acciones al portador que serán por este motivo libremente trasferibles y negociables, y gozará de todas las franquicias y concesiones que corresponden en la actualidad ó que en adelante se otorguen á las asociaciones de esta clase.

Con estas condiciones, que son indispensables para llevar adelante la obra proyectada, me propongo realizarla, mediante la proteccion de V. E. Y para ello —

A V. E. pido que teniéndome por presentado, se digne concederme el privilegio que solicito en los términos indicados.

Lima, 13 de Agosto de 1867.—P. T. LARRAÑAGA.

Pide informe previo.

Excmo. Señor.

El Fiscal General dice: que puede V. E. servirse mandar que informe la Junta Central de Ingenieros.

Lima á 19 de Agosto de 1867.—URETA.

Informe de la Seccion de Obras Públicas.

Excmo. Señor.

D. Pedro Telmo Larrañaga solicita que se le conceda privilegio exclusivo por doce años para construir y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, un ferrocarril de mocion á vapor entre esta capital y los pueblos de la Magdalena y Bellavista, con la facultad de extender la misma línea, hasta el puerto del Callao, tan luego como termine el privilegio de que está en posesion la actual empresa del ferrocarril del Callao y Chorrillos. Ofrece que á los setenta y cinco años de terminada la obra del camino, pasará este con todos sus accesorios á ser de la exclusiva propiedad del Estado y que el máximun de la tarifa de trasportes será la mitad de la que actualmente tiene establecida la referida empresa, para el ferrocarril de Lima al Callao. — Finalmente, sin contener las muy onerosas condiciones de la contrata celebrada con esta empresa en 4 de Diciembre de 1848, en la enunciada propuesta del señor Larrañaga se consignan todas aquellas equitativas y recíprocas concesiones que son de estilo en esta clase de contratos, tales como la cesion gratuita de los terrenos pertenecientes al Estado, las facilidades para la expropiacion, en caso necesario, de las propiedades privadas; el libre tránsito de las tropas y balijas; las convenientes rebajas en las cargas del Gobierno y tránsito de los empleados nacionales; y finalmenté, exencion á la empresa de todo género de contribuciones.

V. E. con sobrada razon quiso oir al Ministerio Fiscal, antes de tomar en cuenta esta propuesta; mas el señor Fiscal General, sin abrir dictámen, se ha servido devolver el expediente de la materia, opinando por que se pida informe á la Junta Central de Ingenieros. — Con tal motivo, y á fin de que se fije, de una vez por todas, la sustanciacion que corresponde á los expedientes de la naturaleza del presente, la Seccion de mi cargo pasa á hacer las observaciones siguientes.

Aunque el artículo 27 del Reglamento de Ingenieros señala como la 9ª de las atribuciones de la Junta Central de los mismos — "informar sobre las propuestas que se hagan al Gobierno, para la construccion de obras públicas por empresas particulares," esto no importa que dicha junta deba informar, precisamente, sobre todas las propuestas que tengan tal objeto, sino solo sobre las que el Gobierno crea oportuno someter á su exá-

men, y que por su naturaleza necesiten el concurso de los conocimientos especiales, en los ramos de ingeniatura á que corresponda el asunto. Siempre que á las propuestas se acompañe, por ser así necesario, las proyecciones, planos, perfiles &ª de la obra que se trate de construir, y sea preciso averiguar si en esas piezas gráficas se han consultado ó no todas las condiciones de solidez, seguridad, economía y perfeccion, lo cual tiene lugar principalmente cuando las obras que se propone realizar son de cuenta y provecho del Estado; es muy natural y conveniente pedir informe á la Junta Central de Ingenieros, la que, en tal caso, debe concretarse á ilustrar la parte técnica ó profesional, dejando la legal ó administrativa, para que sea estudiada por el Ministerio Fiscal, ó por la Seccion respectiva. — Pero la propuesta del señor Larrañaga no se halla en ese caso y queda reducida á examinar: 1º Si el Gobierno, procediendo dentro de la órbita de sus atribuciones y derechos, puede ó no otorgar la concesion que se solicita; 2º Si el otorgarla es ó no conveniente á los intereses del pais; y 3º Si las bases del contrato que se propone, son ó no equitativas y ventajosas para el Estado; y esos tres puntos serán, precisamente, de los que se ocupe la Seccion de Obras Públicas, al evacuar el informe que V. E. se ha servido pedirle.

Reconocida la importancia y la poderosa influencia que las vias de comunicacion en general, y muy principalmente las vias férreas, ejercen y están llamadas á ejercer en el desarrollo de todas las industrias y progreso material del pais; el Supremo Gobierno ha sido autorizado por el Poder Legislativo para promover la formacion de empresas constructoras de ferrocarriles; para concederles privilegio exclusivo por un tiempo limitado, y hasta para garantizar un tanto por ciento de interés, sobre los capitales que se inviertan en la realizacion de dichas obras. — En tal virtud, es incuestionable el derecho del Gobierno para conceder el privilegio que se solicita.

Por lo que toca á la línea férrea proyectada entre esta capital y los pueblos de la Magdalena y Bellavista, con relacion á los intereses del pais, no pueden ocultarse al ilustrado criterio de V. E. las grandes ventajas que aquella ofrece á estos. — Basta tener en consideracion que dicha línea está llamada á establecer la concurrencia para el tráfico entre los puntos que se trata de comunicar, y á disminuir, hasta cierto punto, el monopolio de que, con sobrada tirantez y grave daño de los intereses del público, está en posesion la actual empresa de ferrocarriles de esta capital; que mientras mas se multipliquen las vias de comunicacion, mayor será el provecho en favor de los intereses generales; y finalmente, que en el dia se mide el grado de civilizacion y progreso de cada pais, por el número de millas de caminos de fierro que cuenta en su territorio.

Examinando ahora, en sí misma, la propuesta del señor Larrañaga, esta Seccion crée equitativas las condiciones que contiene, como bases del contrato que se proyecta celebrar; y con relacion á las diversas contratas que se han celebrado para la construccion de otros ferrocarriles, la encuentra mas ventajosa para el Estado que todas ellas. — En efecto, Excmo. Señor, comparándola con la contrata que en 4 de Diciembre de 1848, se celebró con D. Pedro Gonzalez Candamo, y D. Vicente Oyague y Hermano, para la construccion del ferrocarril entre esta ciudad y la del Callao;

Resulta:

1º Que por los artículos 1º y 2º de la contrata de Candamo y Cª se concedió privilegio exclusivo por veinticinco años, y propiedad por

noventa y nueve, debiendo pasar despues de este término, el camino y sus accesorios, en el estado en que entónces se encuentren, á ser propiedad nacional; por manera que, si despues de un siglo de servicio, como es natural, queda destruido el camino y sus accesorios, la cesion vendrá á ser ilusoria: y el Gobierno y la Nacion quedarán candorosamente burlados. En la propuesta del señor Larrañaga se pide solo privilegio por doce años y propiedad por setenta y cinco; y á fin de que no resulte, con relacion á esta, la burla á que aquella puede dar lugar, conviene adicionarla expresando que terminado el plazo de la propiedad, el camino pasará á ser bien nacional, no en el estado en que se encuentre, sino precisamente, en el de explotacion y perfectas condiciones de servicio.

2º Por el artículo 4º de la contrata de Candamo y Cª el Gobierno se obligó, ademas de las concesiones otorgadas por el artículo 3º relativas á la cesion gratuita de los terrenos pertenecientes al Estado, y de investir á esa empresa con todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno para la construccion de obras públicas; á proporcionarle tambien gratuitamente el terreno ó sitio para el término ó estacion en ambos extremos del camino; aunque para ello tuviese que comprar dicho sitio en Lima pagando su valor. — El señor Larrañaga solicita simplemente la cesion gratuita de los terrenos del Estado.

3º Por el artículo 6º de la contrata de Candamo y Cª se fijó como máximun del precio de los pasajes, cuatro reales para los de primera clase y dos reales para los de segunda. — El señor Larrañaga, sin embargo de ser mayor el número de millas que mide la línea que propone construir, fija como máximun en la tarifa de pasajes, veinte centavos para el de primera y diez para el de segunda clase, esto es, la mitad del precio fijado en la contrata de aquel, y que actualmente pagan los transeuntes.

4º Respecto á la tarifa de trasportes, la diferencia entre la propuesta de Larrañaga y la contrata de Candamo y Cª, es no solo del simple al duplo, sino del simple al triple, pues tomando por punto de partida el precio de conduccion de una tonelada medida, en la proposicion de aquel se fija como máximun ciento veinte centavos de sol, y en la contrata de este se estableció el precio de cuatro pesos cuatro reales ó sea trescientos sesenta centavos de sol.

5º Por los artículos 14 y 15 de la contrata de Candamo y Cª el Gobierno se obligó á prestar á la empresa, la mas ámplia proteccion y el auxilio de la fuerza pública, quedando responsable á la indemnizacion por los perjuicios que sufriere la empresa por falta de auxilios; y á proporcionar á la misma doscientos ó trescientos presidiarios para ocuparlos en los trabajos del camino. — Ninguna de estas onerosísimas condiciones se encuentra en la propuesta del señor Larrañaga.

6º Por los artículos 16 y 17 de la contrata de Candamo y Cª se estipuló que los materiales, carruajes, máquinas, combustibles y en general todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferrocarril, y el dinero que se enviase para la compra de ellos, serian libres de derechos á su importacion y exportacion durante el tiempo de la propiedad; es decir, durante un siglo: y que, asímismo, el camino, los edificios que le pertenezcan, y el capital y rentas de la compañía estarian excentos de toda contribucion ordinaria y extraordinaria En la propuesta de Larrañaga se solicita estas exenciones y franquicias, por solo el tiempo del privilegio, esto es, por doce años. Parece inconcebible, Exmo. Señor, que al celebrarse aquella contrata, pudiesen olvidarse los

intereses del Estado hasta el punto de socavar por su base los caudales públicos y la soberanía nacional, pues no importan otra cosa las concesiones hechas á Candamo y Cª, en los referidos artículos 16 y 17; y por esta misma razon la Seccion de Obras Públicas opina que en ningun caso deben hacerse tales concesiones, aunque sea por el limitado tiempo de doce años que solicita el señor Larrañaga, segun se expondrá mas adelante.

7º Finalmente, Excmo. Señor, si á tales apreciaciones dan lugar los enunciados artículos 16 y 17, asombra mucho mas el exámen del artículo 19 por el que el Gobierno obligó los fondos del Tesoro Nacional para la indemnizacion á la empresa de los daños y perjuicios que sufriese por ocurrencias políticas ú otros acontecimientos inesperados; obligándose á pagar al contado los desembolsos ó gastos hechos en la obra, con mas el interés de uno por ciento mensual, todo en dinero efectivo. No hay en la propuesta del señor Larrañaga, una cláusula que, ni remotamente, se asemeje á esta.

Si tal es el resultado que arroja la comparacion de la propuesta del señor Larrañaga, con la contrata celebrada para el establecimiento del ferrocarril del Callao, al comparársele con la que se aprobó por suprema resolucion de 22 de Noviembre de 1856 para la construccion del ferrocarril de Chorrillos, se hacen aun mucho mas remarcables las ventajas que aquella propuesta ofrece á los intereses del pais, las muy exageradas concesiones que se otorgaron á la actual empresa del ferrocarril de Lima, y las poquísimas que esta proporciona, en compensacion, al Estado y al público.

Efectivamente, Excmo. Señor, en la contrata del ferrocarril de Chorrillos, que está calcada, por decirlo así, en la del Callao, no se determina siquiera que algun dia pueda la nacion reasumir la propiedad de la línea y se concede un monstruoso privilegio, por veinte años, durante los cuales ni el Estado, ni persona ó compañía alguna, podrá construir otro camino de fierro ó de cualquiera clase que sea, para conducir carga y pasajeros; ó poner en comunicacion esta capital con la villa de Chorrillos y los puntos intermedios.

Comparándola ahora, con las diversas contratas que se han celebrado para la construccion de los ferrocarriles de Arica á Tacna, de Iquique á la Noria, de Pisco á Ica y de Mejia á Arequipa, la propuesta del señor Larrañaga se encuentra mejorada, ademas de algunas condiciones especiales, en las siguientes:

1º En todas aquellas se grava los caudales públicos con la garantia del interés del 7 ℘ sobre los capitales que se inviertan en las obras; y en esta no se solicita garantia.

2º Que en dichas contratas se concede privilegio exclusivo por veinticinco años y propiedad por noventa y nueve, y en la enunciada propuesta, como se ha expuesto ya, solo se solicita el privilegio por doce años y la propiedad por setenta y cinco; y

3º En que la tarifa de trasportes y fletes de carga es relativamente mucho menor.

Por último, al compararla con las contratas celebradas últimamente para la construccion de los ferrocarriles de Eten á Chiclayo, de Pimentel á la misma ciudad, y de Lima á Huacho y Huaura, la propuesta del señor Larrañaga está tambien mejorada, por lo menos, en las dos últimas condiciones de las próximamente enunciadas.

Sin embargo de todo lo expuesto, y aunque es innegable que las bases del contrato que se propone, son verdaderamente equitativas y ventajosas para el Estado, tambien es cierto que para dejar cumplidamente satisfechas las exigencias de los intereses nacionales y del

servicio público deben sufrir aun algunas modificaciones, segun esta Seccion pasa á indicarlo, resumiendo al mismo tiempo lo que lleva expuesto.

A fin de evitar los inconvenientes á que, llegado el caso, dará lugar, sin duda alguna, la contrata celebrada con Candamo y Cª, segun se ha indicado en la observacion 3ª de este informe, debe expresarse de una manera clara y terminante, que á los setenta y cinco años de concluida la obra del camino, pasará este, con todas sus oficinas, estaciones y material rodante, á ser exclusivamente propiedad nacional, no en el estado en que entonces se encuentre, sino en estado de explotacion y perfectas condiciones de servicio.

Debe exigirse á la empresa que representa Larrañaga, que otorgue una fianza á satisfaccion de la Tesoría General para responder con ella del cumplimiento de todas y cada una de las condiciones del contrato, y para el pago de una multa, que tambien debe imponérsele, en el caso de trasgresion ó falta de cumplimiento; sin perjuicio de que, si no cumpliese con principiar y concluir los trabajos dentro de los plazos estipulados, ó si los suspendiese por mas seis meses continuos, quede *ipso facto* insubsistente el contrató, y cancelada la respectiva escritura; estipulando al mismo tiempo, que la efectividad de la referida multa, se hará por la via de apremio y pago.

Del artículo 11, relativo á la excepcion de todo género de contribuciones, seria conveniente suspenderlo, pues al despachar otro informe que V. E. se sirvió pedirle, ha manifestado esta Seccion, que considera tal exigencia hasta cierto punto detentatoria de la soberanía nacional; por cuanto está en las atribuciones del Poder Legislativo establecer contribuciones industriales, entre las cuales se encuentran las patentes que, con sobrada razon, deben pagar las empresas de ferrocarril; y por otra parte, no hay razon plausible que justifique el que los fundos urbanos y el movimiento de los capitales de dichas empresas queden exentos de las contribuciones que se hallan establecidas, ó que la nacion pueda establecer en adelante en ejercicio de su soberanía.

A fin de evitar ulteriores dificultades, en el artículo 9º debe expresarse terminantemente, que la tarifa de pasaje y trasporte regirá en toda la extension de la línea ó parte ella, por manera que los mismos veinte centavos por pasajero de segunda, se pagarán desde Lima á la Magdalena, lo mismo que desde esta á Bellavista, y desde ese pueblo á esta capital.

Conviene tambien declarar que la empresa representada por Larrañaga tiene el carácter permanente de nacional, el cual no podrá cambiarse jamas. Que no podrá igualmente trasferirla, por ninguu título, sin el prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno; y que, sea cual fuere en cualquier tiempo la nacionalidad de los empresarios ó accionistas, en las reclamaciones que con relacion á la empresa tengan que entablar ante el Supremo Gobierno ó ante los tribunales, no podrán hacer uso de otros medios que los que las leyes del pais franquean á los peruanos para obtener justicia.

Debe prohibirse que se entregue el camino al tráfico público mientras no sea reconocido préviamente, por uno ó mas ingenieros del Estado, para asegurarse de que se encuentra construido con la solidez y perfeccion requeridas; quedando facultado el Gobierno para ordenar el mismo reconocimiento, siempre que lo crea conveniente y obligada la empresa á reparar todos los daños y defectos que el Gobierno le hiciese notar.

Finalmente, seria oportuno tambien estipular el libre tránsito de empleados nacionales, obligándose la empresa á dar al Gobierno, con

tal objeto, un número determinado de boletos permanentes é intrasferibles, cuyo número pueda ser alterado anualmente, conforme lo demanden las exigencias del servicio público, y en virtud de acuerdos que se celebren cada año entre el Gobierno y la referida empresa.

Con estas modificaciones, la Seccion de Obras Públicas opina por que V. E. se sirva aceptar la mencionada propuesta del señor Larrañaga, salvo en todo caso el mejor acuerdo de V. E.

Seccion de Obras Públicas.—Lima, Agosto 28 de 1867.—Excmo. Señor.—P. A. del J.—M. Amat y Leon.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

D. Pedro Telmo Larrañaga solicita permiso para establecer y explotar de su cuenta y riesgo y sin garantía de interés, un ferrocarril por locomotoras, que úna esta capital con los pueblos de la Magdalena y Bellavista, haciendo extensiva la línea hasta el Callao, tan luego como se cumpla el privilegio de la empresa que se halla en posesion de esta via, con privilegio por doce años y con derecho de propiedad por setenta y cinco, pasando despues á favor del Estado, y todo bajo las bases que propone.

Autorizado el Supremo Gobierno, por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para promover empresas de ferrocarriles hasta con la garantía del 7 %, nada puede embarazarlo, segun esto, á facilitar las que se les propongan sin aquel gravámen, consultando únicamente la seguridad de las líneas y que el público reciba ventajas positivas en el tráfico de esas nuevas vias, que por lo visto se encuentran en las propuestas del señor Larrañaga; y que por tal motivo, merecen aceptarse con pequeñas modificaciones que se indicarán, y sin necesidad de otras consideraciones que es demas repetir, desde que todos conocen lo útil que es una empresa de esta clase.

El artículo 5º de la propuesta debe quedar reducido á lo siguiente: que el Gobierno cede gratuitamente á la empresa todos los terrenos del dominio del Estado que ocupe la via y los que se necesitan para las construciones, oficinas, almacenes etc.; pero será de cuenta del empresario comprar á justa tasacion los de dominio privado, exigiendo la expropiacion conforme á las leyes, cuando sus dueños se resistan á enagenarlos.

El artículo 6º debe tambien expresar que si la obra no se comienza dentro de seis meses despues de firmada la escritura, ó si despues de comenzada no continuase asimismo en otros seis meses, caducará el contrato, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, bastando únicamente la declatoria del Gobierno para que tenga efecto la caducidad.

El Gobierno no puede autorizar ni facilitar la expropiacion de los terrenos de dominio privado, porque esto es de la incumbencia del Poder Judicial, quien debe ordenarla, atendida la utilidad que el público ha de reportar, y con este motivo debe suprimirse la base 7ª

La próroga de que habla la base 8ª es accequible á juicio del Gobierno; pero si despues de vencida se advirtiesen dificultades en la terminacion de la obra, el Gobierno podrá declarar fenecido el contrato.

Los útiles para la construccion de la obra quedarán exentos de pagar derechos fiscales ó municipales solo por el tiempo del privilegio, quedando así modificada la primera parte de la base 11.

Con estas pequeñas modificaciones puede V. E. á juicio del Ministerio Fiscal conceder permiso al ocurrente para establecer el ferrocarril que propone, puesto que con él no se dañan ó perjudican los intereses de las actuales líneas del Callao y Chorrillos, y puesto que

las ventajas que ofrece al público son evidentes, salvo mejor acuerdo.

Lima, Agosto 29 de 1867. — CHACALTANA.

Convocatoria para remate.

Lima, Setiembre 16 *de* 1867.

Visto este expediente, y oido el dictámen de la Seccion de Obras Públicas y del Ministerio Fiscal, y teniendo en consideracion: que aunque son equitativas las condiciones de la propuesta hecha por D. Pedro Telmo Larrañaga, para la construccion de un ferrocarril, de mocion á vapor, entre esta capital y el pueblo de Bellavista, pasando por el de la Magdalena, el Gobierno debe cuidar de que el público no solo sea bien servido, sino tambien con la economía posible, máxime siendo de tan grande importancia la nueva via férrea que el expresado propone establecer;

Resuélvese:

Que sin desconocer los derechos que asisten á Larrañaga como autor del proyecto en cuestion, se publique el expediente de la materia en el periódico oficial, y que por la Tesorería General se pidan propuestas en esta capital, y por medio de las legaciones en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos de Norte América, en estos paises, poniendo los respectivos avisos en los diarios por el término de cuatro meses, que se empezarán á contar desde que se haga la enunciada publicacion del expediente; cuyas propuestas cerradas y selladas serán mandadas á este Ministerio, el que las remitirá á la indicada Tesorería, para que el dia que se venza el plazo señalado, se abran ante la junta de Almonedas, la que declarará la preferencia entre las presentadas.

Dichas propuestas se harán bajo las bases siguientes:

1ª El Gobierno del Perú concede al empresario derecho de construir y explotar una via férrea de mocion á vapor entre Lima y los pueblos de la Magdalena y Bellavista, la que será propiedad de dicho empresario por el término de setenta y cinco años, los que empezarán á contarse desde el dia en que se abra el camino al tráfico público.

2ª Durante este término, el Gobierno concede al empresario privilegio exclusivo por doce años, para la explotacion de esa via, y en consecuencia no permitirá se construya una línea igual entre los puntos designados en el artículo anterior. Vencidos los doce años del privilegio, es libre la construccion de otras líneas.

3ª El privilegio no impide que la línea del empresario sea atravesada por otras que vengan de otros puntos.

4ª Vencidos los setenta y cinco años, el camino con todo su material rodante, estaciones, útiles y cuanto constituya su servicio, pasará á ser propiedad de la Nacion, debiendo el empresario entregarlo en estado de uso perfecto, para lo que el Gobierno tendrá el derecho de inspeccionarlo, cuando lo tenga por conveniente, y hacerlo componer á costa de la empresa, aparte del que tiene naturalmente á fin de cuidar de la seguridad pública.

5ª El camino será de una sola via, teniendo el empresario derecho para establecer otras mas, si lo estimase conveniente, y en esta proporcion será el terreno que le conceda el Gobierno, del dominio público, y el que se expropie de los particulares en caso necesario.

6ª El Gobierno cede gratis al empresario los terrenos de la Nacion que este necesite para la construccion del camino, estaciones, almacenes, oficinas y demas dependencias. Si la línea tuviese que atravesar terrenos de dominio privado, el empresario se arreglará con los propietarios, y si no fuese posible el arreglo, se procederá á la expropiacion, conforme á las leyes, pres-

tándole el Gobierno para ello su ayuda y proteccion como obra de utilidad pública.

7ª El camino empezará á construirse dentro del término de diez y ocho meses, contados desde el dia en que se celebre la escritura pública de la materia entre el Gobierno y el empresario, y quedará concluido y entregado al servicio público, al año de vencidos dichos diez y ocho meses, salvo el caso fortuito ó de fuerza mayor. Si los trabajos no empezasen en los diez y ocho meses designados, caducará el contrato.

8ª Si empezado el trabajo, este se paralizase durante seis meses, y la obra no continuase, caducará el contrato, salvo el caso fortuito ó de fuerza mayor, bastando la declaracion que haga el Gobierno, tanto en esta base como en la anterior, para que se realice la caducidad.

9ª Si antes de vencerse los plazos estipulados en la base 7ª la empresa solicitase del Gobierno una próroga de tiempo por accidentes imprevistos, queda á facultad del Gobierno concederla ó no; pero en ningun caso podrá ser mayor de tres meses.

10. El empresario no podrá cobrar por pasajeros y carga, sino conforme á la siguiente tarifa:

Por pasajeros de 1ª clase de Lima á Bellavista y al contrario 20 centavos de sol.

Por pasajeros de 2ª clase entre los mismos puntos 10 centavos de sol.

Si los pasajeros no hacen el viaje entre los puntos indicados, sino de ellos al punto intermedio de la Magdalena ó al contrario, el pasaje será proporcional con arreglo á las millas que recorra.

Por toneladas de medida, de Lima á Bellavista y al contrario, (40 piés cúbicos) 120 centavos de sol.

Por toneladas de peso entre los mismos puntos (20 quintales) 160 centavos de sol.

Si la carga no fuese trasportada entre los puntos indicados, sino de estos al intermedio de la Magdalena ó al contrario, la tarifa será proporcional al número de millas que recorra.

11. Esta tarifa será revisada cada cuatro años, durante el término del privilegio, y será alterada por el Gobierno de acuerdo con el empresario, si fuese conveniente para la economía y el servicio público.

12. Las balijas de correos y sus conductores y la fuerza pública del carácter que sea, con sus vivanderas, equipajes y materiales de guerra, y toda carga del Gobierno de la especie que sea, serán conducidos gratis en los trenes públicos de de la empresa. Tambien lo serán los empleados del Gobierno, mediante una convencion que se celebre con la empresa para designar quiénes sean estos empleados que tengan pasajes gratis.

13. Los útiles necesarios para la construccion del ferrocarril, así como el material rodante que necesite para instaurarse, estarán libres de derecho de aduanas; pero una vez instaurado, no gozarán de esta exencion.

14. Gozarán de igual exencion los víveres que se introduzcan del extranjero para el consumo de los trabajadores y empleados de la empresa durante el tiempo de la construccion del camino, calculándose estos víveres por una racion de armada para cada trabajador ó empleado.

15. El Gobierno se reserva el derecho de fiscalizar, de la manera que estime conveniente, la introduccion libre de derechos de aduana, de que se habla en los artículos anteriores.

16. Quedan exentos del alistamiento militar los individuos que trabajen en el camino, mientras este se construye; salvo el caso de guerra exterior.

17. La empresa tendrá el derecho de extender la línea de Bellavista al Callao luego que expire el término del privilegio concedido á

la empresa entre Lima y el Callao: debiendo observarse respecto á esta ramificacion las disposiciones contenidas en estas bases.

18. Si fuese necesario para la mas pronta y mejor realizacion de la obra, el que el empresario forme una compañía anónima, podrá hacerlo bajo la denominacion de "Compañía de Ferrocarril de Lima, Magdalena y Bellavista."

19. La empresa ó la compañía que se forme tendrá siempre el carácter de nacional y cualquiera divergencia que se suscite entre ella y el Gobierno, será arreglada y fallada con arreglo á las leyes de la República, renunciando á toda accion é ingerencia diplomática.

20. La empresa ó la compañía una vez formada no podrá trasferir sus derechos, sino con el consentimiento expreso del Gobierno.

21. Si la empresa ó compañía no cumpliese con terminar el ferrocarril en los plazos estipulados, sufrirá una multa de treinta mil soles. Al efecto otorgará la fianza respectiva por esta cantidad, sometiéndose los fiadores á ser ejecutados por la via de apremio y pago.

22. Cada una de las bases presentes se estimará como condiciones resolutorias del contrato; y en el caso que se falte á cualquiera de ellas por la empresa ó la compañía, el Gobierno podrá declarar roto el contrato, bastando para ello la declaracion que haga, si lo tiene por conveniente, aparte de imponerle una multa de cuatro mil soles por la que responderán tambien los fiadores, sujetándose á la via ejecutiva expresada.

23. Siendo D. Pedro Telmo Larrañaga autor del proyecto del ferrocarril en cuestion, se le concede el derecho de subrogarse en la propuesta que sea aceptada por el Gobierno. Si usase de este derecho, admitirá como socio en la empresa del ferrocarril al autor de la propuesta, en un 15 ℘ del capital que demande la construccion y explotacion del camino.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal general dice: que don Juan Mathison, representante de la empresa de ferrocarriles establecidos entre Lima y el Callao y Lima y Chorrillos, presenta el plan de la nueva via que quiere establecer por el pueblo de la Magdalena, entre Lima y el Callao, y pide que considerándose esta via como una ramificacion permitida por el artículo 19 de la contrata para la línea entre Lima y Chorrillos, aprobada en 22 de Noviembre de 1856, se mande por V. E., conforme á los artículos 3º y 4º, requerir á los propietarios de los terrenos que se necesitan, para que los enagenen á justa tasacion hecha por peritos, y reconocer por la empresa al tres por ciento el valor de lo perteneciente á manos muertas.

Que sea de utilidad pública la línea proyectada, y que en consecuencia pueda V. E. servirse reconocer la necesidad de la expropiacion y remitir el expediente á la Prefectura para que requiera á los dueños, segun se prescribe en el artículo 1515 del Código de Enjuiciamiento Civil, son conclusiones que este Ministerio formula desde luego, pues que son notorias las exigencias que diariamente se sienten en la comunicacion entre Lima y el Callao, y es universalmente incuestionable la utilidad pública de los ferrocarriles. De tal manera protegidos se hallan en la República estos caminos, que por el final del artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, está autorizado el Gobierno aun para contratar y garantir con el interés de siete por ciento los proyectos que se le presenten, ó que se promuevan, una vez demostrada la utilidad y practicabilidad de un ferrocarril en cualquiera parte de la República.

El objeto de la ley se llena mas ventajosamente para el Estado, cuando, como ahora, no se trata de una proteccion que envuelva gravámen alguno fiscal, sino del establecimiento de una línea que necesita del auxilio de la autoridad para conseguir los terrenos de propiedad privada ó de manos muertas, que los dueños y los interesados rehusan al empresario.

Mas como esta proteccion se solicita por Mathison fundándose en la contrata concerniente al ferrocarril entre Lima y Chorrillos, es claro que se supone que en el privilegio exclusivo concedido á esta línea, quedará incluida la via de la Magdalena, á pesar de que esta es en realidad anexa á la que existe entre Lima y el Callao, sin hallarse tampoco legalmente favorecida por el privilegio otorgado á esta última por el decreto de 6 de Diciembre de 1848. Conviene, pues, distinguir y fijar con claridad la naturaleza de la via proyectada, para que el público y los empresarios reconozcan sus peculiares derechos.

La via proyectada por la Magdalena para comunicarse entre Lima y el Callao, no puede estar comprendida de ningun modo en el contrato del ferrocarril entre Lima y Chorrillos; porque la facultad establecida en el artículo 19 de las bases aprobadas en 22 de Noviembre de 1856, es "para aproximar los puntos Callao y Chorrillos," por medio de ramificaciones, y para ponerlos en comunicacion directa; y porque la via que venga á Lima, que es el punto mas distante respecto de Chorrillos y del Callao, ni puede aproximarlos entre sí ni establecer su comunicacion directa.

No puede tampoco fundarse la via de la Magdalena en el derecho exclusivo que por el artículo 1º del citado decreto de 1848, se concedió á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao; ese derecho fué para la comunicacion entre estos dos puntos por un camino de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra via si conviene á los empresarios; y la nueva via de la Magdalena está lejos y no en el camino que existe con una sola, y donde si quieren los empresarios, pueden colocar otra mas.

Cierto es que de hecho resultará amparada la nueva via con el privilegio miéntras dure el de la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, supuesto que nadie sino ella puede mantener la comunicacion por ferrocarril entre estas dos ciudades; pero de esto no se deduce que para la via proyectada tenga la empresa los mismos goces y derechos que para el camino de una ó dos vias le están acordados en el decreto de 1848; sino que dicha empresa es la única que puede construir esa via nueva, si el Gobierno lo permite, y que el Gobierno, atendida la evidente utilidad pública, se encuentra en el caso de conceder el permiso que se solicita, con las condiciones que estime mas convenientes para el seguro, económico y cómodo tránsito de personas y mercaderías.

Puede, pues, servirse V. E. acordar se conceda el permiso indicado; y reconociendo la necesidad de la expropiacion en los terrenos señalados en el plano adjunto, ordenar que pase el expediente á la Prefectura para que sean requeridos los dueños á fin de que vendan su propiedad.

Lima, á 8 de Julio de 1867. — URETA.

Niégase á la empresa del Callao la ramificacion por via de la Magdalena.

Lima, Octubre 23 *de* 1867.

Visto este expediente, y atendiendo á que la empresa de ferrrocarriles de esta capital representada por el recurrente D. Juan Mathison, no está autorizada para establecer la línea férrea que proyecta entre esta ciudad y la del Callao, por la ruta de la Magdalena, cuyo

establecimiento se opondria á la realizacion de la empresa que el Gobierno ha promovido para la construccion de un ferrocarril entre Lima, la Magdalena y Bellavista, con cuyo objeto ha mandado convocar licitadores por el término de cuatro meses, conforme á la suprema resolucion de 16 de Setiembre último; se resuelve: que se declara sin lugar, por ahora, la solicitud del expresado Mathison, relativa á que se proceda á la expropiacion forzada de los terrenos de dominio privado: quedando á salvo el derecho de la empresa que representa el recurrente, para concurrir como postor á la licitacion de que queda hecha referencia.

Regístrese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Contrato vigente.

Lima, Marzo 20 *de* 1872.

Vista la propuesta de D. Ricardo Rey y Basadre para construir por su cuenta un ferrocarril de esta capital al pueblo de la Magdalena; y atendiendo á la importancia de los servicios que esa línea está llamada á prestar al público de la capital; acéptase dicha propuesta, bajo las bases siguientes:

1ª El Gobierno concede á D. Ricardo Rey y Basadre ó á la compañía que organice, el permiso suficiente para construir un ferrocarril de mocion á vapor que partiendo de esta capital, termine por el lado de la Magdalena en el lugar mas á propósito para establecer un local de baños.

2ª El Gobierno concede á Rey y Basadre ó á la persona ó sociedad que represente sus derechos y acciones para la mencionada línea férrea, privilegio exclusivo por el término de quince años, durante el cual no podrá establecerse entre los mismos puntos ningun otro camino de fierro de traccion animal ó á vapor ó de cualquier otro sistema que en adelante se descubriese ó inventase.

3ª La propiedad de la línea con todas sus dependencias pasará al Estado á los sesenta años de explotada por el recurrente ó sus representantes.

4ª La tarifa de pasajes queda desde ahora determinada en la cantidad de veinte centavos por los pasajeros de 1ª clase y diez por los de 2ª y la de fletes será formada por la empresa, sometiéndola á la aprobacion del Gobierno.

5ª La construccion de la línea y sus dependencias así como el material que en ella se emplée, serán de la mejor calidad y á entera satisfaccion del ingeniero que el Gobierno comisione para inspeccionarlos.

6ª El Supremo Gobierno concede gratuitamente á la empresa, los terrenos necesarios para la línea y sus dependencias que sean de propiedad del Estado, y le facilitará la adquisicion de aquellos que pertenezcan á corporaciones ó particulares ordenándose la expropiacion con arreglo á las leyes y á costa de la empresa.

7ª Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, los artículos necesarios para la construccion de la línea y sus dependencias durante el término en que debe quedar concluida la obra.

8ª Los empleados, operarios y peones de la empresa, serán exentos de servicio militar ó cargos concejiles, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

9ª Se trasportarán gratuitamente los empleados de la Nacion en comision del servicio y las balijas de correo.

10. Las tropas solo pagarán la mitad del pasaje de tarifa.

11. El empresario queda obligado á principiar los trabajos, cuatro meses despues de otorgada la escritura de concesion y á concluir la obra dejándola expedita para el tráfico público, seis meses despues de principiada, caducando el privi-

legio caso de no cumplirse con esta cláusula.

12. La línea no podrá entregarse al tráfico público, sin que el ingeniero que el Gobierno comisione informe sobre su buena construccion y sobre las seguridades que ofrezca al público.

13. Se concede á la empresa permiso sin privilegio, para construir los ramales que considere convenientes, siempre que no se ataquen los derechos y privilegios de la empresa de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la correspondiente escritura, prévia aceptacion del interesado.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

No ha lugar á la oposicion del ferrocarril del Callao.

Lima, Abril 17 *de* 1872.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que habiéndose concedido por decreto de 20 de Marzo último á D. Ricardo Rey y Basadre, privilegio exclusivo por el término de quince años para la construccion y explotacion de un ferrocarril entre esta capital y el lugar mas apropiado, por el lado de la Magdalena, para establecer un local de baños, se ha opuesto á dicha concesion el representante de la empresa del ferrocarril de Lima á Chorrillos, alegando que aquella via está inclusa en el privilegio que se concedió para la construccion de esta última: que la empresa del ferrocarril de Lima á Chorrillos, se funda para tal pretension en que por la contrata celebrada en 1856 se le dió privilegio exclusivo, no solo para la línea principal, sino para las ramificaciones que se creyese convenientes, habiendo proyectado dicha empresa una ramificacion de la chacra de las Cabezas ó de la hacienda de Santa Beatriz á la Magdalena y de este punto á Bellavista y al Callao, cuyo plano fué aprobado por decreto supremo de 22 de Febrero de 1858, desde cuya fecha, dice, se halla en posesion del privilegio para la línea de la Magdalena: que en el artículo 1º del contrato celebrado con la empresá opositora se estipuló, que la línea entre Lima y Chorrillos, igualmente que las ramificaciones que dicha empresa quisiese establecer, serian construidas en el término de tres años: que vencido dicho plazo la empresa no pudo alegar derecho alguno respecto á las líneas que no hubiese construido dentro de él, como ramificaciones de la línea principal: que aun cuando en el año de 1867 D. Juan Mathison en representacion de la empresa del ferrocarril de Chorrillos, se presentó al Gobierno pidiendo que se ordenase la expropiacion de los terrenos necesarios para la construccion de una via entre Lima, la Magdalena y el Callao, considerándola como la ramificacion proyectada y aprobada el año 58, con la modificacion de que el punto de partida seria no ya la hacienda de Santa Beatriz ó la chacra de Cabezas sino la estacion de la Encarnacion, dicha solicitud se hizo cuando ya habian trascurrido con exceso los tres años que se prefijaron en el contrato para construir la línea principal de Chorrillos y sus ramificaciones, por cuyo motivo, el Gobierno no considerando autorizada á dicha empresa para establecer la línea entre Lima y el Callao por la ruta de la Magdalena, declaró sin lugar la enunciada solicitud en 23 de Octubre del citado año de 1867: que cuando en Diciembre de 1857 los empresarios D. Pedro G. Candamo y D. José Hegan se presentaron al Gobierno para que se modificase el trazo primitivo de la línea de Lima á Chorrillos, manifestando su deseo de hacer el ramal de Santa Beatriz al Callao, dijeron que no por esto se constituian obligados á otra cosa que á lo estipulado en el contra-

to, esto es, á la construccion de una via de fierro entre esta capital y Chorrillos: que por consiguiente dicha empresa ha querido conservar la facultad y privilegio de construir el ramal de la Magdalena sin la obligacion de hacerlo, lo cual es absurdo, insostenible y perjudicial para el público: que debiendo partir la línea, cuya concesion se ha hecho á D. Ricardo Rey y Basadre, directamente de esta capital al pueblo de la Magdalena y á la ribera del mar, no puede considerarse como una ramificacion del ferrocarril de Chorrillos, así como no puede reputarse como tal ramificacion, cualquiera otra via que partiendo del mismo punto se dirija á cualquier otro lugar del territorio de la República: que la concesion hecha á Rey y Basadre consta de un instrumento público que no puede anularse sino con arreglo á las leyes; de conformidad con lo expuesto por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, se declara sin lugar la referida oposicion del representante de la empresa del ferrocarril de Chorrillos.—Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Informe de la Junta de Ingenieros sobre modificacion del trazo.

Lima, Agosto 5 de 1873.

Señor Ministro.

La Junta Central de Ingenieros, en cumplimiento del decreto que antecede, tiene el honor de informar á US. como sigue.

El señor Ricardo Rey y Basadre, en virtud del decreto de 15 de Enero del presente año, ha presentado á esta Junta los planos y perfiles de la línea férrea de Lima á la Magdalena y orilla del mar.

Al examinar dicho plano y á la simple vista, se sugiere la idea de cambiar el trazo, pues en el proyectado se encuentran curvas perjudiciales á la buena explotacion de la línea, que son innecesarias y que solo tienen por objeto complacer á los propietarios de los puntos por donde atraviesa. Mas como el Gobierno no debe permitir que se construyan defectuosas desde su orígen vias férreas destinadas á un tráfico bastante considerable de pasajeros, sobre todo cuando á costa de muy pequeños sacrificios puede obtenerse la perfeccion en el trazo y una mejor explotacion; esta Junta opina por que el señor Rey y Basadre presente nuevos planos, evitando esas curvas de radio tan pequeño en un terreno tan llano. En el plano se ha marcado una línea azul, determinando aproximadamente el rumbo que debe seguir el nuevo trazo, en el cual, no debe permitirse se empleen curvas de menor radio que mil metros. Sensible es, señor Ministro, que una línea como esta, llamada á formar parte de una importante red de rieles al rededor de Lima, se haya proyectado de via angosta, pues el ancho de entre-riel será un grave inconveniente mas tarde para el tráfico de pasajeros y mercaderías. Esta Junta ha expresado ya varias veces su opinion sobre los casos en que el empleo de la via angosta es juiciosa y conveniente, y se limitará aquí á decir que entre Lima y la Magdalena no hay razon alguna que justifique ese empleo, Tan cierto es esto, señor Ministro. que esta Junta cree que si por tener todo el material, la empresa implanta la via como lo ha proyectado, muy pronto la explotacion le hará conocer sus defectos y cambiar el entre-riel tan luego como le sea posible.

En cuanto á la estacion de Lima, la Junta es de opinion que se haga en los terrenos marcados en el plano con los nombres de huerta de Vocheto, jardin de la Sotelo y el jardin limítrofe de la huerta de Belen: de este modo podrá la empresa de la Magdalena disponer de alguna extension de terrenos, sin ocupar por esto sitios ya edificados y por tanto mas valiosos: ademas así se obtendrá el enderezar la ca-

lle que forman dichos terrenos, con el costado de la Penitenciaria; tambien se podrá entrar á la estacion con curvas de mayor radio que los del actual proyecto.

Es cuanto esta Junta tiene el honor de informar á US. sobre el particular, suplicándole tome en consideracion el cambio del trazo que ha propuesto al principio de este informe.

Por la Junta—El Vicepresidente— EULOJIO DELGADO.

Prórroga de tiempo y reforma del trazo.

Lima, Agosto 29 de 1873.

Vista la solicitud de D. Ricardo Rey y Basadre, empresario del ferrocarril de Lima á la Magdalena y orilla del mar, en que manifiesta que á pesar de haber comenzado los trabajos en el término que fija la cláusula 11 de su contrata, no le es posible concluirlos en el plazo de seis meses, que designa dicha cláusula, en razon de que los juicios de expropiacion, que se ha visto precisado á seguir, le han puesto en la necesidad de paralizarlos, por cuyo motivo pide se prorogue el término de que habla la mencionada cláusula; y atendiendo á que son justas las razones aducidas, resuélvese; se proroga el plazo del término para concluir la obra, fijado por la cláusula 11, hasta cuando terminen los juicios de expropiacion pendientes, cuidando el empresario de dar cuenta de la época en que finalicen dichos juicios; y habiendo presentado el plano del trazo final de la expresada línea férrea, con las modificaciones acordadas por la Junta Central de Ingenieros; de conformidad con lo informado por la junta, se aprueba el nuevo plano, quedando el empresario obligado á seguir la ejecucion de los trabajos con arreglo á las modificaciones hechas últimamente en el mencionado plano.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Falta de jurisdiccion para hacer concesiones.

Lima, Enero 18 de 1874.

Correspondiendo á los Concejos Municipales, segun la ley de su creacion, entender en todo lo relativo á la provision de agua de las poblaciones y al alumbrado público de la mismas; se declara: que no es al Gobierno sino al respectivo Concejo al que debe ocurrir la empresa del ferrocarril de la Magdalena en solicitud del permiso que pretende.

Regístrese y entréguese este expediente al interesado, devolviéndose antes al archivo los antecedentes agregados.— Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Abrese al tráfico público.

Lima, Octubre 20 de 1875.

Apareciendo del presente informe emitido por D. Gerrit S. Backus, ingeniero de Estado comisionado al efecto, que el ferrocarril entre esta capital y el pueblo de la Magdalena se halla concluido y reuniendo las necesarias condiciones de buena construccion y buen material que garantiza la seguridad del tráfico; autorízase á los empresarios de dicha línea para entregarla al servicio público, comenzando á correr desde esta fecha el término del privilegio y plazo de dominio á que se refieren las cláusulas 2ª y 3ª del decreto supremo de concesion, de 20 de Marzo de 1872. Es entendido que las tarifas de pasaje y fletes se arreglarán al tenor de las cláusulas 4ª, 9ª y 10 de dicho decreto supremo y que los empresarios tomarán todas las precauciones de vigilancia usadas comunmente en las líneas férreas, sometiéndose á todas las disposiciones y reglamentos que para el buen servicio y seguridad del tráfico de los ferrocarriles dicten las autoridades competentes.

Regístrese y públiquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Lima á Pisco.

Estudio de rectificacion.

Lima, Octubre 12 *de* 1868.

Estando autorizado el Gobierno por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para hacer los estudios que demande la plantificacion de los ferrocarriles que fueren convenientes en la República, y siendo de grande importancia el proyectado entre esta ciudad y la de Pisco, sobre el que se han verificado algunos estudios preliminares que manifiestan la practicabilidad y utilidad de la obra; y decidido como está el Gobierno á llevar adelante la ejecucion de dicha empresa; de acuerdo con el voto del Consejo de Ministros: se aprueba el presupuesto formado por el ingeniero D. Mariano Aylleon, de los gastos que es necesario hacer en el nuevo estudio de rectificacion y conclusion del proyecto del expresado ferrocarril, deduciendo las partidas relativas á la compra de béstias, monturas y aparejos, que proporcionará el Gobierno y las otras tres relativas á gastos probables ó extraordinarios, quedando reducido dicho presupuesto á la cantidad de dos mil quinientos cuarenta y dos soles que se abonarán por la Tesorería del Departamento al expresado ingeniero D. Mariano Aylleon, á quien desde luego se encarga la realizacion de dichos trabajos, debiendo rendir oportunamente cuenta documentada de la inversion de los fondos que reciba.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Se autoriza á D. P. T. Larrañaga para hacer los estudios.

Lima, Octubre 28 *de* 1868.

Se autoriza á D. Pedro Telmo Larrañaga, para que á su costa, proceda á emprender los estudios del trazo preliminar del ferrocarril de esta ciudad á la de Pisco, por la direccion de los valles de Lurin, Mala, Asia, Chilca, Cañete y Chincha, en los mismos términos de la contrata celebrada con D. Enrique Meiggs, para el ferrocarril de Jauja, sin perjucio de los que por su parte ha mandado hacer últimamente el Gobierno.

Extiéndase la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Convocatoria.

Lima, Marzo 12 de 1869.

Estando el Gobierno autorizado por diversas disposiciones legislativas, para mandar practicar los estudios y construir todas las líneas férreas que crea conveniente, una vez conocida su utilidad y practicabilidad, y estando terminados los estudios preliminar y definitivo del ferrocarril de esta capital al puerto de Pisco, se resuelve: que se admiten propuestas cerradas por el término de 30 dias para que los que tengan á bien hacerlas, las presenten al Ministerio del ramo, acompañando una garantía á satisfaccion del Tesoro, de quinientos mil soles, y sujetándose á las bases siguientes:

ESPECIFICACION.

A. *Trabajos para formar la via.*

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 3 metros 962 ó trece piés ingleses. En excavacion de roca sólida 3 metros 6,565 ó doce piés. En los puntos donde halla atolladeros, ademas del ancho reservado para el camino habrá excavaciones y una zanja que será toda cubierta con piedra.

2. Los socavones tendrán 4 metros 572 ó 15 piés de ancho, sobre diez y nueve de alto, contados desde la cima del arco, hasta el plano, es decir, hasta 0 m. 30,579 ó un pié mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con material comun hasta llegar á la gradiente.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida: en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un 6 ℘ de la altura que exija la gradiente.

5. Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo, ó de piedra.

6. La gradiente máxima será de 3 ℘, en curvas de 274 metros 3,149 de rádio ó novecientos piés, y cuatro por ciento en los demas casos.

7. El rádio mínimum de la curva será de 107 metros 287 ó trescientos cincuenta y dos piés.

8. Los puentes serán de fierro, sistema Mitchel y tendrán estribos y pilastras de piedra ó de fierro.

9. En la seccion en que no haya necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion, ó de revestimiento, pueden hacerse de piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 4º G.

B. *La via.*

1º Ancho normal de la via entre los rieles cuatro piés ocho pulgadas y media.

2º Forma del riel la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por un metro de largo.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. *(Fish plates suspended joints.)*

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de ocho y medio piés de largo sobre nueve pulgadas de ancho por seis pulgadas de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de la colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á dos piés seis pulgadas de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. *Estaciones.*

Una principal en Lima y otra en Pisco.

1ª La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion destinada para la carga.

2ª La estacion de Lima tendrá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda, con salida separada para los que llegan. Los salones de ambas estaciones serán decentes para los pasajeros de ambas clases.

Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados y orinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase, y separados para las personas de ambos sexos.

6º Un departamento de seis piezas aparente para el jefe de la estacion y su familia.

7º Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados.

8º Una oficina para el telégrafo.

9º Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros.

10. Una vereda de 80 metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua de rieles.

11. Una tornesa de 15 metros de diámetro.

12. La estacion mercantil será establecida en el sitio que designe el Gobierno.

1º Un edificio para carga con departamentos separados para recibirla y entregarla; las oficinas de servicio y las balanzas necesarias, lo propio que un departamento de seis piezas y cocina para el administrador de la estacion y su familia, teniendo ademas tres habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo menos nueve locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y las maquinarias necesarias y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches con veinte viviendas para los carpinteros.

5º Un local para carbon y leña.

6º Dos tanques de fierro batido, colocados sobre construccion de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

8º Una tornamesa de quince metros de diámetro.

9º Ramada para cincuenta carros.

10. Un embarcadero en ranfla para béstias.

B. — *Estacion de Pisco.*

1º La estacion para los pasajeros será lo mismo que la de Lima, separada de la destinada para la carga.

2º La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el lugar que designe el Gobierno, y se arreglará á las mismas condiciones que la de Lima. Si el sitio lo permitiese, contendrá ademas un salon amueblado para el directorio con oficinas para la secretaría y archivo, y en caso contrario dichas dependencias formarán parte de la estacion destinada para la carga.

3º La estacion mercantil estará establecida en un sitio apropiado y comprenderá:

1º Un edificio para carga como en Lima.

2º Un edificio para acomodar cuatro locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para las composturas menores de locomotoras, carros y demas útiles y maquinarias, debiendo tener diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

4º Un local para carbon y leña.

5º Un tanque de fierro batido, análogo á los de la estacion de Lima.

6º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

7º Una tornamesa de 15 metros de diámetro.

8º Una ramada para treinta carros.

9º Un embarcadero de ranfla para bestias.

C.—*Estacion de Cerro Azul.*

En Cerro Azul las estaciones para pasajeros y carga estarán reunidas y comprenderán:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera y segunda clase.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes con los útiles necesarios.

4º Una oficina para recibir y entregar la carga.

5º Habrá lugares excusados, y orinarios separados para los pasajeros de primera y segunda clase, y separados para las personas de ambos sexos.

6º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el jefe de la estacion y su familia.

7º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el ingeniero residente.

8º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

9º Dos departamentos aparentes para un "Restaurant" de primera y segunda clase.

10. Una oficina para el telégrafo.

11. Un edificio para acomodar cinco locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

12. Una vereda cubierta de 60 metros de largo.

13. Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y carros, con los útiles y maquinarias necesarias y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

14. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion de Lima.

15. Un local para carbon y leña.

16. Una tornamesa de 15 metros de diámetro.

17. Una ramada para diez carros.

18. Un embarcadero en ranfla para béstias.

Habrá estaciones secundarias en los lugares siguientes:

1º En Surco.
2º En Lurin.
3º En Chilca.
4º En Mala.
5º En Tambo de Mora.
5º En Chincha Alta.

Cada una de estas estaciones se compondrá de lo siguiente:

1.º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boletería con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y carga, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4.º Un local para *bufete.*

5º Lugares excusados y orinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase, y separados para las personas de ambos sexos.

6º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el jefe de la estacion.

7º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

8º Una oficina para el telégrafo.

9º Una vereda cubierta de 60 metros.

10. Una ramada para tres carros.

11. Otra ramada para carbon y leña.

12. Un tanque como los de Lima.

13. Una tornamesa de 15 metros de diámetro, excepto en Surco que no es necesaria.

14. Un embarcadero en ranfla para béstias.

Habrá ademas pequeñas estaciones en la Villa, Bujama, Santa Bárbara, Rio-Cañete, Hervay Baja y Hervay Alta y se compondrán:

1º De una ramada de 15 metros de largo por 10 metros de ancho, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado y otro, hasta tener 40 metros de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D. — *Material rodante.*

1º Nueve locomotoras de primera clase de Krupp, en Essen, Prusia, de preferencia, con ténder y segun los últimos adelantos, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de trece kilómetros por hora sobre gradientes de cuatro por ciento, combinadas con curvas de trescientos cincuenta y dos piés de radio. Debiendo ser dichas locomotoras garantizadas.

2º Dos locomotoras-ténderes para el servicio de las estaciones de Lima y Pisco.

3.º Diez coches para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán para veinticuatro pasajeros cada uno y tres con lugares excusados.

Dos coches mixtos.

Veinte coches de segunda clase, de los que serán seis con lugares excusados.

4º Ochenta coches abiertos con bordes en esqueleto de ocho ruedas, para conducir cada uno lo menos diez toneladas de carga.

5º Treinta carros de plataforma.

6º Cincuenta carros especiales para carbon de piedra.

7º Cinco carros cerrados, para equipajes, objetos de valor y comunicacion de correos.

8º Cincuenta carros especiales para ganado.

E. — *Muelles.*

Donde la empresa lo juzgue conveniente, podrá construir muelles, y el Gobierno le facilitará el terreno necesario para su construccion y para sus oficinas, teniendo el uso gratuito del de Pisco.

F. — *Ramificaciones.*

La empresa deberá hacer ramificaciones sobre la línea principal, en todos los puntos donde lo crea conveniente.

G. — *Prevenciones generales.*

1º Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2º Habrá telégrafo de sogas en los coches.

3º Las ruedas serán de fierro fundido.

4º Los planos para puentes, estaciones, muros y en general para toda obra de arte serán sometidos al ingeniero inspector para su aprobacion, lo mismo que los trazos que hubiesen de cambiarse para economizar distancia y gastos.

5º El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, inspeccionará el material que se emplee en la obra, la solidez con que se ejecuta, y las demas condiciones que sirven de base del contrato.

6º Se comenzará la obra cuatro meses despues de celebrado el contrato y se concluirá á los cuarenta meses, quedando á beneficio del Gobierno, caso de falta, la garantía prestada, y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

7º El Gobierno aceptará la propuesta que crea conveniente, previniéndose que vencidos el término de los treinta dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de su despacho á presencia de los Jefes de Seccion y los interesados.

Rúbrica de S. E. — GALVEZ.

Aviso oficial.

El término de los avisos que previene el anterior supremo decreto, se vence el Juéves 15 de Abril, y se previene que en dicho dia á las dos de la tarde, se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan hecho.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas. — JOSÉ NAVARRO.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Los precedentes informes conducen naturalmente á examinar el sistema que deba adoptarse en la plantificacion del ferrocarril proyectado entre Lima y Pisco; cuáles sean los medios ó capitales que hayan de emplearse ó preferirse para su ejecucion; la necesidad ó utilidad que obligue á elegirla ó emprenderla, desde luego, con preferencia á tantas otras que reclama el interés de la República. Contrayendo el Fiscal su discurso á estos tres puntos, que considera cardinales, entrará tambien en otros incidentales, que con ellos se relacionan.

El ingeniero Prentice ha dicho en su informe, que los planos presentados son incompletos y que no presentando los datos precisos no es posible formar idea del legítimo valor de la obra; y opina por que se haga por el sistema de proteccion del Gobierno. Esta opinion tiene en su favor las disposiciones vigentes, que han prescrito: que para toda obra de interés nacional se forme el presupuesto aproximado de su valor, porque el Gobierno no puede comprometer sin conocimiento de causa la responsabilidad fiscal, cuya renta debe administrar conforme á las leyes: por ello exige el Codigo Civil, para la validez de los contratos que haya cosa y causa conocida. No basta que se ofrezca construir una obra por tanto mas ó ménos, lo que puede ser aceptado despues de presupuestado su valor, siquiera aproximadamente para indicar en vista de él lo que no conviene aceptar ó se debe agregar. La omision de estas noticias prévias dió pretexto y lugar en el contrato de garantía para el ferrocarril entre Arica y Tacna á varios abusos y á cuestiones desagradables entre el Gobierno y la empresa, que nunca deben olvidarse en los nuevos contratos que se celebren con la misma base ó sistema.

Los señores que han formado la comision nombrada por V. E. para examinar las propuestas presentadas sobre la plantificacion del ferrocarril, han llenado su mandato de una manera, que si les hace honor, es tambien provechosa á la Nacion y que derrama suficiente luz en el negocio, que el Gobierno no puede debidamente apreciar. A pesar del cuidado que se advierte en su trabajo, para evitar quejas, los números y cálculos que hacen, demuestran con su inflexible lógica que ninguna de las propuestas que se han presentado deja de ser gravosa, aunque alguna de ellas lo sea ménos. El Gobierno no se encuentra colocado en la forzosa necesidad de aceptar entre dos males el menor; y todavía ménos en negocios voluntarios. Si la empresa es lucrativa, no necesita proteccion del Gobierno. Si lo fuera, no seria llamado á participar de sus emolumentos; si es gravosa, seria temeridad aceptarla por su parte.

La propuesta de D. Andres Alvarez Calderon, que se reputa ménos gravosa, demandaria por subvencion anual y garantía 516,000 soles. La de D. Antonio Salinas 665,000 — y ambas en los 20 ó 25 años del privilegio que piden, absorberian la enorme suma de mas de trece y medio millones de soles; con ellos podria emprenderse la plantificacion de obras mas necesarias y urgentes, como puentes sobre los rios del interior y de la costa, en los que anualmente perecen muchas personas, béstias y ga-

nados, en los que se sumergen ó son arrastrados con cuantiosos capitales, por no estar canalizados: abrir caminos ó mejorar los existentes, fundar escuelas de instruccion primaria, y otros establecimientos de beneficencia pública.

Ciertamente que no todo puede emprenderse ni ejecutarse á la vez, y que tampoco es posible hacerlo en uno ó dos años; pero la razon y la política aconsejan principiar por lo necesario y seguir luego con lo útil y agradable. Tambien hay empresas que es mejor dejarlas á la industria particular y al espíritu de asociacion, limitándose el Gobierno á dejar hacer, á dar seguridad á los individuos, y garantías positivas á la libertad, á la industria ó al comercio, reservándose las grandes obras nacionales, que requieren su eficaz mano y los grandes recursos de que puede disponer.

El ferrocarril de Lima á Pisco, no es una obra de urgente necesidad. El tráfico y comercio se hacen hoy por mar con bastante rapidez y facilidad, sin que en el intermedio de la línea haya grandes pueblos que unir, ni considerables artículos que trasportar. Sus poblaciones son ribereñas y de fácil acceso por las caletas y puertos de su litoral. Si se desea mayores facilidades, posible es dárselas de otro modo.

Tampoco se ha estudiado la parte estadística, que es inevitable conocer en toda clase de empresas, para no aventurar capitales, y sobre este punto ni un solo dato ha sido presentado: por lo que es aventurado el cálculo del producto del ferrocarril computado en 361,000 soles en los primeros años, ó lo que es lo mismo, casi 1,000 soles diarios.

La ley de 8 de Noviembre de 1864, inserta en el número 30, tomo 47 de "El Peruano," autoriza al Poder Ejecutivo en su artículo 7º para que aplique sus disposiciones á todos los caminos de hierro que puedan establecerse, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad satisfactoriamente. El artículo 1º exige: que la empresa cuya propuesta se admitiese, hará los estudios preliminares de la vía y los presentará al Gobierno acompañados del presupuesto de la obra y de los datos necesarios para conocer su utilidad y productos. Estas prescripciones, á que V. E. tiene que sujetarse, sirven de fundamento á lo que se ha dicho ántes.

¿Cuáles pueden ser las garantías que dará el Gobierno á los empresarios, no tanto quizá por falta de autorizacion cuanto por la difícil situacion en que se encuentran las rentas públicas para ofrecerles una sólida? No la del guano, porque sobre él pesa la hipoteca concedida á los consignatarios para reembolsarse de los millones que han adelantado: no los bonos reservados, por hallarse aplicados á cubrir el déficit del presupuesto: no las demas rentas nacionales, porque tampoco alcanzan para cubrir los gastos que exige el servicio material y aun personal de la administracion, puesto que para solo el objeto de llenar el déficit, ha sido autorizado el Ejecutivo por la ley de 28 de Enero último. Tampoco puede ocurrir á un empréstito, sino en los casos y con la especial autorizacion del Congreso; ni emitir bonos por la misma razon y porque aumentando con ellos la deuda pública dañaria tambien el crédito nacional. Asi, pues, las varias leyes que conceden una garantía hasta el 7 ⅌ ponen una taxativa, que seria traspasada, aceptando la peticion de emitir bonos, y son impotentes, porque son inaplicables ahora con buen resultado!

Para que sean seguras y aceptables las garantías ofrecidas por los peticionarios, debe constar y saberse cuáles son los bienes raices que les presten seguridad, la falcultad especial de sus comitentes, que para obligarlos requieren las leyes y las demas formalidades prescri-

tas en el código sobre hipotecas. Pero sus disposiciones deben tener lugar al tiempo de otorgarse el instrumento del contrato, sin las que tampoco pueden tener efecto ni ejecucion. Al exámen de estas y otras condiciones esenciales deben preceder, conforme á la ley, la aceptacion de la propuesta, formacion del presupuesto y los datos que acrediten su utilidad y practicabilidad.

En el contrato celebrado con don E. Meiggs y en otros semejantes, se encuentran consignadas otras condiciones que tambien deben tenerse en consideracion.

Por lo expuesto, el Fiscal es de opinion que este negocio no se halla en estado de recibir una resolucion definitiva.—Lima Junio 5 de 1869.—PAZ SOLDAN.

Concesion bajo el sistema de proteccion.

Lima, Junio 14 *de* 1869.

Vistas las propuestas presentadas para la construccion de un ferrocarril de Lima á Pisco y los informes de las diferentes comisiones nombradas para examinarlas, se declara: que el Gobierno prefiere la presentada por D. Andrés Alvarez Calderon, bajo el sistema de proteccion del Gobierno por medio de préstamo de 2.600,000 S. en bonos del Estado. Por tanto: redáctese el proyecto de contrato con las alteraciones acordadas para que se lleve á efecto, si estas convienen ó no á los interesados.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Bases para extender la escritura.

Lima, Julio 12 *de* 1869.

Habiéndose aceptado por supremo decreto de 14 del presente mes la propuesta de D. Andrés Alvarez Calderon para construir un ferrocarril de esta capital al puerto de Pisco, por ser la mas ventajosa á los intereses fiscales, se resuelve: que se proceda á extender la correspondiente escritura bajo las siguientes bases:

1ª El Gobierno concede á don Andrés Alvarez Calderon ó á quien legalmente lo represente, el derecho de construir un ferrocarril, de esta capital al puerto de Pisco, atravesando los valles de Surco, Lurin, Chilca, Mala, Asia, Cañete y Chincha, conforme á las bases fijadas y garantía pedida en decreto de 12 de Marzo último y aceptadas en la propuesta de 14 de Abril, debiendo entenderse que dichas bases y garantía de quinientos mil soles, quedan subsistentes y deben insertarse en la escritura, sirviendo dicha garantía para responder por los valores recibidos por el contratista, y el cumplimiento de las demas condiciones del contrato.

2ª D. Andrés A. Calderon tendrá el derecho de formar una compañía que se denominará "Compañía del Ferrocarril de Lima á Pisco" la que gozará de todos los derechos que le corresponden, ó que en adelante se concedan en general á las asociaciones de esta especie.

3ª Por el término de veinticinco años no podrá establecerse otra línea férrea entre Lima y Pisco. La propiedad del camino será de la empresa por sesenta años mas, pasando despues al dominio del Estado.

4ª El Gobierno cede á la empresa los terrenos de la propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias: en cuanto á los terrenos municipales y de propiedad particular, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada y serán indemnizados por la empresa.

5ª Quedan exceptuados del pago de todo derecho fiscal ó municipal las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles para construir y reparar el camino.

6ª La empresa podrá introducir peones del extranjero y las contratas que con ellos se celebren, se harán cumplir conforme á las leyes. El servicio de los puertos podrá hacerlo la empresa con sus propios peones.

7ª Quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, los trabajadores y empleados del ferrocarril, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

8ª Se fija, por ahora, como máximun de la tarifa, que habrá de observarse por la empresa: cinco centavos por milla para los pasajeros de primera clase, y la mitad para los de segunda. En cuanto á la carga, la mitad de los precios actualmente establecidos por milla, en los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, reservándose el Gobierno el derecho de alterarla con acuerdo de la empresa.

9ª El Gobierno, por via proteccion, prestará á la empresa la suma de dos millones seiscientos mil soles en bonos de los que está autorizado á emitir por ley del Congreso de 15 de Enero último, y que la empresa recibirá á la par. Los bonos llevarán la garantía del mismo ferrocarril, y del sobrante de las rentas de huano en Europa, (deducido el servicio de los compromisos contraidos hasta la fecha de la comision) aduanas y demas rentas nacionales, verificándose la entrega á los contratistas del modo siguiente: un millon despues de firmado el contrato, para ser empleado en los útiles y materiales necesarios para la via, con intervencion del comisionado por el Gobierno; otro millon, despues de concluidas veinticinco millas de camino, y los seiscientos mil soles restantes, cuando esté expedita la mitad del camino. Estos bonos tendrán una amortizacion acumulativa del 2 ℘ que comenzará á contarse á los diez años de emitidos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1868.

10. La sociedad á quien representa D. Andrés A. Calderon podrá emitir obligaciones por el valor de dos millones seiscientos mil soles, cuyas obligaciones ganarán el interés del 6 ℘, con la garantía del Gobierno, que constará expresamente en ellos; dichas obligaciones emitidas por la sociedad llevarán la garantía del Gobierno con las mismas seguridades que las anteriores, las que serán firmadas por el directorio de la sociedad y el comisionado que el Gobierno nombre. Su emision se hará en la época conveniente á juicio de la empresa y de acuerdo con el comisionado del Gobierno.

11. La sociedad á quien representa D. Andrés A. Calderon pondrá un capital efectivo de dos millones seiscientos mil soles, y lo demas que fuese necesario, ofreciendo al público en esta capital y en los departamentos un millon seiscientos mil soles en acciones de ciento, quinientos y mil soles.

12. Los productos netos del ferrocarril, si no alcanzaren á cubrir todas las obligaciones, se dividirán en tres partes iguales, aplicándose una de estas partes al servicio de los bonos del Gobierno, otra parte á los intereses del capital empleado por la empresa, y la otra al servicio de las emisiones de la compañía. En el caso de que los productos del ferrocarril alcanzaren á cubrir y dejaren ademas algun sobrante, quedarán estos á beneficio de la empresa.

13. Para fijar el producto neto queda convenido que los únicos gastos de explotacion, conservacion y reparacion del camino son los siguientes: el pago de los empleados indispensables para la direccion, administracion y contabilidad de la empresa y del número de ingenieros, maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril; los gastos de combustible, herramientas, aceite y demas artículos de consumo, así como los que se necesitan para la refaccion y perfecto estado de la línea y sus estaciones.

14. La empresa remitirá á los

agentes financieros del Perú en Lóndres, oportunamente ó con una anticipacion de tres meses, las cantidades necesarias para el servicio de las obligaciones, que emita la empresa con garantía del Estado, reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra ella para reembolsarse de lo que hubiese pagado el agente financiero del Perú por razon de la garantía de dichas obligaciones.

15. La devolucion de los bonos del Gobierno se hará en la época en que la empresa lo juzgue conveniente, siempre que sea dentro del término del privilegio. Esta devolucion podrá hacerla en los mismos bonos que recibe la empresa, ó en cualquiera otro papel del emitido hasta el dia, que gane el mismo interés, y que tenga en plaza el mismo valor en la época de la devolucion.

16. Los trabajos comenzarán á los cuatro meses, contados desde la fecha en que se haga á la empresa la primera entrega del valor de los bonos que le preste el Gobierno, y terminarán á los tres años despues de comenzados; entendiéndose este plazo de tiempo útil y expedito y salvados los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones, braveza del mar, guerras y demas reconocidos por derecho.

17. El Gobierno tendrá derecho de nombrar un interventor para el exámen de la contabilidad y de los productos del ferrocarril.

18. La empresa tendrá la facultad de trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino por cualquier contrato; esta facultad se extiende á las demas que son accesorias á la libre propiedad prévio consentimiento del Gobierno. Si la trasmision se verificase en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

19. Las cuestiones que ocurran con el Gobierno y la empresa, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo la empresa, en ningun caso, ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

20. Esta empresa queda obligada á sujetarse á las leyes y reglamentos generales que se dicten en la República para el arreglo, policía y gravámenes generales que pudieran imponerse á los ferrocarriles.

21. La empresa conducirá gratis las balijas del correo y sus conductores. Por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente que por los empleados en comision del Gobierno y jefes y oficiales extranjeros, se cobrará la mitad de los precios establecidos. El Gobierno arreglará con la empresa el modo como debe acreditarse la comision de los empleados.

22. Tanto el Gobierno como el contratista no tendrán otros derechos que los consignados en esta minuta.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia la aceptacion de las precedentes bases por el contratista D. Andrés Alvarez Calderon, mande otorgar por quien corresponda la respectiva escritura.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Se concede el término ultramarino.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Vista esta representacion y considerando: que los apoderados de D. Andrés Alvarez Calderon no tienen poder bastante para aceptar las modificaciones que en decreto de 12 del presente se han hecho á las bases propuestas por D. Andrés Alvarez Calderon para construir el ferrocarril de Lima á Pisco, se concede á D. Andrés Alvarez Calderon y á sus representantes el término de cuatro meses para aceptar ó no, las indicadas modificaciones, entendiéndose que vencido dicho

plazo, se tendrán por no aceptadas y por rescindido el contrato sin responsabilidad de ninguna especie por parte de D. Andrés Alvarez Calderon.

Póngase esta cláusula como adicional al contrato. — Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Tipo para la venta de los bonos.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Visto este recurso, se resuelve: que D. Andrés A. Calderon no podrá emitir á la circulacion los bonos del Estado que se le dan para la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco, en cumplimiento del decreto de 14 de Julio próximo pasado, á un tipo menor que el 80 ₱ sin prévia órden y permiso del Gobierno; que caso de concedérsele dicho permiso, el Estado se constituye responsable de la diferencia entre el tipo de 80 ₱ y el que en el mismo permiso se fije para la venta de los bonos; que el reintegro de esta diferencia se hará emitiéndose la suma en bonos que para ello fuese necesaria y bajo las mismas condiciones estipuladas para la de 2.600,000 soles á que se refiere el decreto de 14 del mes próximo pasado; y que si los expresados bonos no pudiesen ser vendidos por D. Andrés A. Calderon al tipo del 80 ₱ y el Gobierno no encontrase conveniente autorizarlo para venderlos á un tipo inferior, se considerará este caso como motivo para la rescision del contrato, sin responsabilidad de multa, ni ninguna otra por D. Andrés A. Calderon, igualmente que por la del Estado.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

La peticion de D. Pedro T. Larrañaga está sujeta á varias observaciones que impiden á V. E. acceder á ella. En el decreto de 28 de Octubre de 1868, se ordenó que se extendiese la correspondiente escritura, requisito que no aparece llenado, y no habiéndose otorgado aquella, no existe contrato hasta que no lo sea, conforme al artículo 1330 del Código Civil; por consiguiente tampoco hay documento exequible en que pueda apoyarse.

Aunque en el citado decreto se dice: que se autoriza á Larrañaga para proceder á emprender los estudios del ferrocarril de esta ciudad á la de Pisco á su costa, en los mismos términos del contrato con Meiggs para el de Jauja, esta frase general no envuelve las condiciones onerosas de aquel, que segun ley no se presumen si expresamente no se declaran. Para ese contrato, se halla V. E. especialmente autorizado en razon á su gran importancia por ser camino nacional, y sobre la base de propuestas conocidas; pero ninguna ley facultaba para comprometerse á abonar gastos de pura especulacion y que son de cuenta del que los emprende si se acepta su proyecto.

Segun el contrato con Meiggs, un ingeniero del Estado debia intervenir en los trabajos de los estudios y planos, quedando terminados en ocho meses, sometidos á la valorizacion de una junta de ingenieros de la confianza de ambos, expresado todo de una manera clara, pactándose que el Gobierno podia hacer uso de ellos desde que estuviesen terminados. Larrañaga confiesa que sus trabajos no abrazan todo el trazo, es decir, que no están terminados, alegando que no fué por causa de su voluntad sino porque se vió en la necesidad de suspenderlos, en virtud de haberse celebrado contrato para la obra con D. Andrés Alvarez Calderon, lo que basta para demostrar que no están cumplidas las condiciones pactadas, y que no puede pedirse el cumplimiento del supuesto contrato con Larrañaga por no haberse verificado, por cualquiera causa

que sea conforme al artículo 1284 del mismo código, con mayor razon cuando Larrañaga no hizo en su oportunidad ningun reclamo, contentándose con ocurrir cuatro meses despues de iniciado el contrato con Alvarez Calderon, que no está consumado ni perfeccionado y lo comprueban las resoluciones oficiales de 14 de Julio último insertas en "El Peruano," tomo 57 semestre 2º núm. 14 del 16 de dicho mes.

La cantidad de 4,957 S. 59 cts. que cobra Larrañaga, ofrece tambien cargos y observaciones fuertes. Por el documento de f. 1 cobra los gastos hechos hasta Noviembre de 1867 anteriores al contrato, que solamente comprendia, si se hubiese reducido á instrumento público, los hechos desde 28 de Octubre de 1868 y no á los anteriores. En cuatro meses era imposible que se hubiese terminado el trabajo de los estudios y trazos, entre cuyos gastos considera los hechos de Pisco á Ica y que incluye en la planilla de f. 5, cuyo reconocimiento no era ni podria ser objeto del contrato celebrado ya desde antes con D. José Francisco Canevaro. Tanto en ella como en las demas que acompaña, se incluye el sueldo generosamente pagado al ingeniero, ayudantes etc., se les abona además indemnizacion para comida, gastos de viajes y de escritorio, instrumentos, valor de monturas, etc., etc., cargos temerarios por demas, y que aun cuando fuesen de legítimo abono, deberian ser examinados para evitar duplicaciones.

Tampoco se puede saber cuál sería la partida del presupuesto á que aplicase la cantidad demandada, aun suponiéndola de legítimo abono, despues de liquidada y depurada por las oficinas del Estado y reconocida la obligacion de pagarla; por lo que el Fiscal concluye opinando por que V. E. declare sin lugar la solicitud de Larrañaga.

Lima, 30 de Octubre de 1869. — PAZ SOLDAN.

Pago de estudios: se declara sin lugar.

Lima, Noviembre 30 de 1869.

Visto este expediente y teniendo en consideracion; 1º que aunque el Gobierno autorizó por decreto de 28 de Octubre de 1868 á D. Pedro T. Larrañaga, para que practicase los estudios del camino de fierro, de esta capital al puerto de Pisco, no ha estipulado el abono de los gastos, que estos ocasionarian, puesto que, para hacer su propuesta que podia ó no aceptarse, ha tenido que efectuarla con conocimiento perfecto de la negociacion que se proponia emprender, y que ademas de esto, se expresa que los gastos se hacian á su costa; 2º que la principal razon en que se funda para reclamar indemnizacion de gastos es la de que, en el citado decreto, se aceptó su propuesta, en los mismos términos que la de don Enrique Meiggs, para el ferrocarril de Jauja; 3º que al estipular el Gobierno esta obligacion, lo hizo en virtud de la autorizacion especial que obtuvo del Congreso para invitar postores, á fin de que se llegase á realizar esta importante obra nacional, y sobre la base de propuestas conocidas; 4º que en el contrato con Meiggs se dispuso que un ingeniero del Estado debia intervenir en todos los trabajos concernientes á esta obra, lo que no ha tenido lugar en los que ha verificado Larrañaga, desde que los que presenta, han sido sin la intervencion del que el Gobierno hubiera nombrado; 5º que ademas de estas consideraciones, no habiendo entregado Larrañaga un trabajo terminado, no tiene derecho á exigir indemnizacion de los gastos que haya hecho; y cuando por otra parte, el contrato á que se refiere debe considerarse como no existente, por no haberse cumplido con el esencial requisito de otorgarse la respectiva escritura, segun se dispuso en el decreto mencionado; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia: se declara sin lugar la

solicitud de D. Pedro T. Larrañaga, referente á que el Gobierno le abone la cantidad de cuatro mil novecientos cincuenta y siete soles cincuenta y nueve centavos, por los gastos que segun expone, ha hecho en los estudios del camino del ferrocarril del Callao á Pisco.

Publíquese. — Rúbrica de S. E. — SECADA.

Se declara nulo el contrato de Calderon. — Nueva convocatoria.

Lima, Enero 15 *de* 1870.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que al expedirse el decreto de 12 de Julio de 1869, concediendo á D. Andres Alverez Calderon, la autorizacion para construir un ferrocarril de esta ciudad hasta el puerto de Pisco, fué bajo la expresa condicion de que el empresario aceptase las bases fijadas por el Gobierno en el citado decreto; que habiendo llegado el caso de no haberse aceptado dichas bases para procederse á extender la escritura correspondiente, porque los representantes del expresado Calderon manifestaron no tener las facultades necesarias para aceptarlas, por cuyo motivo se les concedió en 14 de Julio del mismo año el término de cuatro meses, á fin de que dentro de ese plazo pudiesen exponer á nombre de su representado, si aceptaban ó no las modificaciones propuestas en el decreto de 14 de Julio del citado año; que habiéndose estipulado que si dentro del término referido no se aceptaban las indicadas modificaciones, en este caso quedaba el Gobierno en la libertad de rescindir el contrato, sin responsabilidad de ninguna especie por parte del citado Calderon; que lejos de cumplir los expresados representantes con lo determinado por el Gobierno, han presentado nuevas propuestas contrariando terminantemente lo prevenido en los decretos de 12 y 14 del citado año, y que es por tanto llegado el caso de que el Gobierno en cumplimiento de lo dispuesto en ellos, considere rescindido el proyecto de contrato, por no haber el contratista ni sus representantes aceptado las condiciones y modificaciones de que se lleva hecha mencion; que ademas de estas consideraciones fundamentales, han pedido los representantes el que se practiquen nuevos estudios, siendo así que las de la convocatoria para la licitacion, fueron bajo el concepto de los estudios que de la referida línea se habian hecho y habian sido aceptados, como la base primordial de dicha convocatoria, lo que ocasiona un trastorno completo de los fundamentos en que estaba basado el proyecto de la contrata verificada; de conformidad con lo dictaminado por el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia; se declara nulo é insubsistente y sin valor ni efecto, el referido proyecto de contrato que debia celebrarse con el expresado D. Andres Alvarez Calderon, no solo por las razones legales que se han aducido, sino tambien por no ser llegado el caso de haberse extendido la referida escritura. Y atendiendo á que el Gobierno reconoce la importancia de llevar á cabo esta obra, de tan benéficos resultados para facilitar el desarrollo del comercio de las poblaciones que debe recorrer la referida línea, segun se halla comprobado en el expediente seguido sobre el particular, se dispone: que se fijen las bases de convocatoria por el término de noventa dias para admitir nuevas propuestas bajo las mismas bases que sirvieron para la anterior y que son las siguientes.

(Se suprimen, por ser las antes insertas, pág. 501.)

Aviso oficial.

El término de los noventa dias de que se encarga el supremo decreto anterior, con el objeto de recibir propuestas para la constru-

cion del ferrocarril de esta ciudad hasta el puerto de Pisco, se vence el dia Miércoles 23 de Abril del presente año y se previene que en dicho dia á las dos la de tarde se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan presentado.

Lima, Enero 21 de 1870.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas. —JOSE NAVARRO.

Por equidad se concede á Calderon un nuevo plazo.

Chorrillos, Febrero 18 de 1870.

Visto el anterior recurso de los representantes de D. Andrés Alvarez Calderon, aceptando á su nombre las modificaciones propuestas por el Gobierno en 11 de Julio del año próximo pasado, relativas á la emision de bonos procedentes del contrato del ferrocarril, comprendido entre esta ciudad y el puerto de Pisco, y retirando las que propusieron á su nombre en el recurso de fojas....lo cual motivó el decreto de 15 de Enero último que rescinde el contrato del citado ferrocarril, y convoca á nueva licitacion para la referida obra; y teniendo en consideracion, que el poder que ahora se presenta, no tiene el carácter de especial para que se considere á los referidos representantes con la plenitud de facultad, que requiere la naturaleza de este asunto, cuya falta debe subsanarse con la ratificacion de la propuesta, que el referido Calderon puede hacer desde el lugar donde se encuentre, bien sea por sí ó por medio de sus apoderados, remitiéndoles al efecto el poder en forma; se dispone: que por equidad se concede á los expresados representantes el término de noventa dias desde la fecha de la publicacion de este decreto, á fin de que durante este plazo puedan recibir el referido poder, ó la confirmacion de que se hace mérito, pudiendo D. Andrés Alvarez Calderon, prévia aceptacion de las últimas propuestas hechas por sus apoderados, mandar rectificar el trazo de la línea sin gravámen del Estado ni aumento de su presupuesto, lo cual no aceptará el Gobierno, y sin que esta concesion pueda alterar en lo menor las bases principales del contrato primitivo y muy particularmente en cuanto al plazo estipulado para dar principio á los trabajos, quedando en suspenso mientras tanto, los efectos del decreto de convocatoria, de 15 de Enero último, advirtiéndose que si dentro de los noventa dias prefijados no se presentasen las constancias de que se lleva hecha referencia, quedará en vigor y fuerza la convocatoria de propuestas para la construccion del mencionado ferrocarril.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — SECADA.

Solicitan ampliacion del plazo.

Excmo. Señor.

Don Enrique Perez de Velazco y D. José Herce, á nombre de don Andrés Alvarez Calderon en el expediente sobre el contrato celebrado para la construccion del ferrocarril de Pisco, á V. E. respetuosamente decimos: que nos hemos instruido de las disposiciones que contiene el supremo decreto de 18 del que rige: y sin perjuicio de las ulteriores instrucciones que tenga á bien trasmitirnos nuestro representado, juzgamos indispensable anteponer dos observaciones que desde luego sometemos á la alta ilustracion y justa deliberacion de V. E.

El plazo de noventa dias que nos señala el mencionado supremo decreto, no es bastante para la ejecucion de las disposiciones á que se refiere, ni se halla arreglado á la ley. No lo primero, porque el término de tres meses apenas bastaria para traer una contestacion de Europa á vuelta de correo; mas como segun tenemos noticia, nuestro mandante debe haber partido á viajar por Italia y es difícil que

llegue á sus manos nuestra comunicacion inmediatamente: y como por otra parte, antes de tomar una resolucion definitiva, tendrá que conferenciar el asunto con los banqueros y capitalistas con quienes ha contraido compromisos de la mayor importancia, nunca podria despachar su contestacion en el angustiado término de ochenta dias. Y digo ochenta dias, porque aunque el supremo decreto dice noventa, añade que principiaran á correr desde su publicacion, la cual tuvo lugar en "El Peruano" del 19 que no se repartió hasta el 20, esto es, un dia despues del despacho de la mala francesa que se anticipó el 19.

Por otra parte, hemos indicado que no es el ultramarino ó extraterritorial que señala la ley, pues a tenor del artículo 924 del Código de Enjuiciamento, deberia extenderse á un año.

Tambien advertimos que á la vez que V. E. con su acostumbrada equidad é inteligencia autoriza á nuestro mandante para que pueda rectificar el trazo de la línea sin gravámen del Estado ni aumento del presupuesto y sin alterar en lo menor las bases principales del contrato primitivo, agrega:—"muy "particularmente en cuanto al pla- "zo estipulado para dar principio "á los trabajos."

Ahora bien, si el objeto de la rectificacion del trazo es, como ya se ha dicho, el de infundir plena confianza á los capitalistas y accionistas, dando mayor aprecio á las obligaciones y bonos garantizados por el Supremo Gobierno: si por consiguiente aquella importante diligencia importa tanto al contratista como al fisco; y se debe proceder al acopio de fondos, pues de otro modo para levantarlos pudiera muy bien acontecer la depreciacion del crédito que se trata de cautelar, claro es que la condicion con que V. E. presta su autorizacion inutiliza sus benéficos resultados.

Por tanto:

A V. E. rendidamente suplicamos se digne ampliar el plazo de noventa dias que prefija el memorado supremo decreto al término de cuatro meses, que es el tercio señalado por la ley, empezando á correr desde el dia de la salida de la próxima mala para Europa; y asimismo declarar que el término concedido para la rectificacion del trazo no se incluya en el prefijado para la obra, por ser así de equidad y justicia que esperamos de la tan acreditada y benévola administracion de V. E.—Lima, Febrero 22 de 1870.—Excmo. Señor.—H. PEREZ DE VELAZCO.—J. HERCE.

No ha lugar á la ampliacion pedida.

Lima, Marzo 8 de 1870.

Visto el recurso presentado por D. Enrique Perez de Velazco y don José Herce, á nombre de D. Andrés Alvarez Calderon, pidiendo se prorogue á cuatro meses el término de noventa dias que concede el supremo decreto de 18 de Febrero último, para que durante este tiempo acepte por sí el enunciado Calderon las modificaciones propuestas por el Gobierno en 11 de Julio del año próximo pasado, sobre emision de bonos procedentes del contrato del ferrocarril entre esta ciudad y el puerto de Pisco, ó bien por medio de apoderado que lo represente especial y en forma, autorizándolo plenamente para este asunto; y no siendo fundadas las razones en que apoyan su pedido, pues el término fijado de noventa dias, es suficiente para ponerse en comunicacion con Europa y tener contestacion; que habiéndose publicado el decreto en "El Peruano" del 19 de Febrero último, tuvieron sobrado tiempo para trasmitirlo á Europa en el vapor del 21, pues segun el informe de la Direccion general de correos se recibió la correspondencia en su oficina hasta las diez de la noche del dia anterior

y en el Callao hasta las ocho de la mañana del dia 21; que los términos ultramarinos y extraterritoriales que determina la ley civil y de que se hace mérito, no son aplicables al presente caso, porque ellos solo tienen lugar en los asuntos contenciosos que se ventilan ante el poder judicial y no en las disposiciones administrativas, en que el Gobierno tiene el derecho de fijar el que á su juicio sea preciso y bastante para producir sus efectos, como es el de 90 dias de que se ha hecho referencia: por estos fundamentos se declara sin lugar la presente solicitud, y se manda llevar á debido efecto lo dispuesto en el supremo decreto de 18 de Febrero citado.— Regístrese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—SECADA.

Pago de estudios: se otorga á D. P. Telmo Larrañaga.

Lima, Abril 24 *de* 1870.

Visto el anterior recurso de don Pedro T. Larrañaga, solicitando la reconsideracion del decreto de 30 de Noviembre último, por el que se declaró sin lugar su solicitud, relativa á que el Gobierno abonase la cantidad de cuatro mil novecientos cincuenta y siete soles, cincuenta y nueve centavos, provenientes de los gastos hechos en el estudio del camino ferrocarril del Callao á Pisco; y teniendo en consideracion:

1º Que el citado decreto se dictó en el concepto de no haber cumplido el mencionado Larrañaga con el esencial requisito de hacer otorgar la respectiva escritura, como lo disponia el decreto de 28 de Octubre de 1868;

2º Que por los documentos últimamente presentados, con el objeto de conseguir la citada reconsideracion, consta que ante el escribano de Hacienda se otorgó dicha escritura en 5 de Noviembre del citado año 68, por la que se autorizó al recurrente para que de su cuenta emprendiera los referidos estudios y trazo preliminar de la enunciada línea férrea, prévia indemnizacion, si la obra fuese adjudicada á otra empresa;

3º Que habiéndose practicado parte de los mencionados estudios, es justo abonar al empresario lo que legítimamente hubiese invertido en esos estudios, con deduccion de los instrumentos y demas útiles que se compraron con ese objeto, los cuales se hallan expresados en las planillas que se acompañan á este expediente: accédese á la reconsideracion pedida: y en consecuencia se dispone: que prévia una valorizacion hecha por los ingenieros del Estado, se abone al expresado Larrañaga la suma que resulte como invertida en esos trabajos, con exclusion del valor de los instrumentos y demas útiles que se compraron para practicar dichos estudios.

Rúbrica de S. E.—SECADA.

Revalídase la concesion primitiva.

Lima, Julio 9 *de* 1870.

Visto este expediente con el recurso y poderes presentados por D. Enrique Perez de Velasco y don José Herce, á nombre de D. Andrés Alvarez Calderon, manifestando estar llanos á aceptar la modificaciones propuestas por el Gobierno para la construccion del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Pisco, y considerando: que el nuevo poder fechado en 6 de Abril último, en la ciudad de Paris, ha sido otorgado por D. Andrés A. Calderon á favor de los citados representantes con todos los requisitos que previene la ley del caso; que el mencionado poder ha sido presentado dentro del término de los noventa dias que por decreto de 18 de Febrero último, se fijaron á los expresados representantes; que en el expresado poder consta la autorizacion especial que Calderon concede á sus apoderados para que acepten llana y lisamente las mo-

dificaciones propuestas por el Gobierno en 14 de Julio de 1869, respecto á la emision de bonos que debe hacerse para la construccion del citado ferrocarril; que igualmente están facultados los mencionados apoderados para aceptar las bases y condiciones estipuladas en el decreto de 12 de Julio del año anterior, por el que se concedió á su poderdante D. Andrés Alvarez Calderon la construccion de de la citada via férrea, comprendida entre esta ciudad y el puerto de Pisco; se resuelve: que queda sin valor ni efecto el decreto de 15 de Enero último, relativo á la nueva convocatoria para la admision de propuestas referentes á la construccion del ferrocarril, que es al que se refiere el de 18 de Febrero citado; y en su consecuencia, se concede que D. Enrique Perez Velasco y D. José Herce, como apoderados de D. Andrés Alvarez Calderon, acepten llana y lisamente las condiciones, especificaciones y modificaciones que se hallan comprendidas en los decretos de 12 y 14 de Julio del año anterior, relativas á la construccion del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Pisco.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda para que ordene que prévia aceptacion de los citados representantes de los decretos ya mencionados, se otorgue la correspondiente escritura con insercion del poder especial y el presente decreto.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Decreto para el otorgamiento de escritura con multas y penas.

Lima, Enero 30 de 1872.

Teniendo en consideracion que por decreto de 14 de Junio de 1869 se aceptó la propuesta de D. Andrés Alvarez Calderon para construir el ferrocarril de Lima á Pisco: que con diversos pretextos y pidiendo aclaratorias innecesarias los representantes de Alvarez Calderon demoraron el perfeccionamiento del contrato, hasta que por la resolucion de 9 de Julio de 1870 se mandó otorgar nuevamente la escritura: que pasado el expediente de la materia al Ministerio de Hacienda, permaneció en ese despacho sin que los representantes de Alvarez Calderon se apersonasen á aceptar las condiciones del contrato, lo que solo se verificó en 15 de Marzo de 1871: que despues de dicha aceptacion el expediente permaneció en el oficio del escribano del ramo, sin que los interesados concurriesen al otorgamiento de la escritura, hasta que en Setiembre del mismo año presentaron un nuevo recurso al Ministerio de Gobierno proponiendo hacer modificaciones al contrato primitivo: que tal propuesta no puede estimarse como de una modificacion sino como de un cambio sustancial del contrato primitivo, pues siendo este para hacer la obra por cuenta de Alvarez Calderon, se propone que se haga por cuenta del Estado, lo que hace inadmisible dicha solicitud: que es necesario poner un término á tan prolongadas dilaciones que refluyen directamente en perjuicio de los pueblos que el Gobierno se propuso beneficiar al hacer convocatoria de propuestas para el ferrocarril aludido; declárase sin lugar la solicitud de los representantes de Alvarez Calderon para hacer el camino por cuenta del Estado.

Llévese adelante lo dispuesto en el citado decreto de 9 de Junio de 1870, con las modificaciones siguientes:

1ª Los trabajos comenzarán 30 dias despues de otorgada la escritura y quedarán terminados á los dos años despues de principiados.

2ª La fianza de 500,000 mil soles otorgada por D. Andrés Alvarez Calderon conforme al decreto de convocatoria, se otorgará en escritura pública. A esta garantía se agregará un depósito de 100,000 soles en dinero ó valores del crédi-

to público antes del otorgamiento de la escritura.

3ª Los bonos de que habla la cláusula 9ª del decreto de convocatoria de 12 de Julio de 1869 se entregarán al contratista para la compra de materiales por el agente financiero de la República en Lóndres, con vista de las respectivas facturas debidamente legalizadas, del certificado de embarque de dichos artículos y de la póliza de seguros á medida que las referidas facturas se vayan presentando y con el aumento de un 25 ℘ sobre el valor de ellas.

4ª Luego que estén completamente concluidas 25 millas del camino, se entregará al contratista sobre los bonos que hubiese recibido sobre el valor de las facturas de materiales hasta la cantidad de 2.000,000 de soles en bonos.

5ª El resto de 600,000 soles en bonos se entregará al contratista luego que esté terminada la mitad de la via.

6ª La emision de obligaciones, de que habla la cláusula 10 se hará en las épocas convenientes y en virtud de autorizacion especial del Gobierno.

7ª Si los trabajos despues de comenzados se suspendiesen durante el tiempo de 60 dias, se impondrá al contratista una multa de 100,000 soles á favor del fisco; dicha multa se le repetirá cada vez que tuviese lugar la misma suspension, salvo que esta provenga de casos fortuitos ó de fuerza mayor reconocidos por derecho. Igual multa se impondrá al contratista si los trabajos no comenzaren ó no concluyeren en los términos prefijados.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, lo que deberá efectuarse en el perentorio término de 3º dia contado desde la fecha de la notificacion, quedando en caso contrario sin valor ni efecto la concesion al empresario.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Se manda otorgar la escritura primitiva.

Lima, Febrero 26 de 1872.

Por las razones expuestas en el presente recurso, derógase el decreto de 5 del actual y pase al Ministerio de Hacienda para que mande que la escritura se otorgue con arreglo á lo dispuesto en la suprema resolucion de 9 de Julio de 1870, lo que deberá efectuarse en el término de tres dias contados desde que se notifique á los representantes de Alvarez Calderon.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Traspaso de la concesion.

Lima, Mayo 27 de 1872.

Se autoriza á los representantes de D. Andrés Alvarez Calderon, para que á nombre de este traspasen el contrato que el Gobierno ha celebrado con él para la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco en favor de D. Manuel José y D. Juan Martin Ramos, en quienes recaerán todos los derechos y obligaciones que para el empresario se derivan de dicho contrato.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande adicionar la escritura de concesion, haciendo constar esta trasferencia que se exceptúa de la contribucion de timbres.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Sobrogacion de fiadores.

Lima, Julio 6 de 1872.

Acéptase la subrogacion que don Manuel José y D. Juan Martin Ramos hacen de los fiadores D. Ramon Montero, D. Manuel Jesus Idiaque y D. Felipe Canevaro en el contrato del ferrocarril de Lima á Pisco con los señores D. Dionisio Derteano, D. Ignacio Abadia y don José Manuel Odiaquez, quienes

deberán obligarse mancomunadamente para responder por el cumplimiento de todas las obligaciones del empresario y renunciar desde ahora cualquiera excepcion que pudieran alegar sobre el monto de las cantidades por que se constituyen responsables, quedando en consecuencia sin efecto el decreto de 3 de Abril último.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura respectiva.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

La empresa de Lima, Callao y Chorrillos toma parte en la de Pisco. — Dispónese lo necesario para la seguridad del Fisco.

Lima, Febrero 17 *de* 1873.

Visto el decreto de 12 de Julio de 1869, por el que se concede á D. Andrés Alvarez Calderon, ó á sus representantes, construir un ferrocarril de mocion á vapor bajo las condiciones, obligaciones y especificaciones contenidas en las cláusulas de dicho decreto, elevado á escritura pública en 9 de Marzo de 1872; tambien el supremo decreto de 27 de Mayo de 1872 por el que se autorizó el traspaso que don Enrique Perez de Velasco y D. José Herce, apoderados en esta capital del citado Alvarez Calderon, hicieron á D. Manuel José Ramos y D. Juan Martin Ramos, de la referida concesion; igualmente el supremo decreto de 13 de Julio de 1872, por el que se mandó habilitar los bonos que segun el expresado decreto de 12 de Julio de 1869 y ley de 24 de Enero del mismo año, debian entregarse á D. Manuel José y D. Juan Martin Ramos, estipulando para dichos bonos garantías no concedidas en el decreto de 12 de Julio de 1869, y haciendo en este otras alteraciones; y por fin el recurso de D. Manuel José y don Juan Martin Ramos, por el que solicitan aprobacion del contrato *ad referendum*, ajustado en 11 de Julio de 1872 con D. Guillermo Sterling, representante en esta capital de la empresa de los ferrocarriles de Lima, Callao y Chorrillos, por el que se permite á los Ramos bajo las condiciones que en él se leen, el uso de los ferrocarriles, cuyo contrato ha sido aprobado por el Directorio de la empresa en Inglaterra, segun consta del recurso presentado en este despacho por el citado Sterling en 19 de Diciembre de 1872; y siendo necesario adoptar las medidas convenientes para cautelar los intereses del Fisco precisando al efecto las obligaciones del Fisco y de los Ramos, así como proveer lo conveniente para el cumplimiento del contrato de 12 de Julio de 1869; de conformidad con las conclusiones del Ministerio Fiscal, se resuelve:

Art. 1º En vez de la fianza de quinientos mil soles, otorgada por tres fiadores para el cumplimiento de las obligaciones del contrato y garantía de los bonos que deben entregarse al contratista de que habla el artículo 1º del decreto de 12 de Julio de 1869, se procederá al depósito é inversion de los fondos que debe suministrar el empresario de los bonos que debe entregar el Gobierno, de las obligaciones que puede emitir dicho empresario, y del servicio y amortizacion de unos y otros, bajo las condiciones siguientes:

1. Al firmarse la escritura, materia de este decreto, se habilitarán y depositarán en un banco, á satisfaccion del Gobierno, 2.600,000 soles en bonos que deban crearse, con arreglo á la cláusula 9ª del decreto de 12 de Julio; cuyos bonos no empezarán á ganar interés, sino en el plazo señalado en la condicion 3ª

2. Los Ramos presentarán en el plazo de seis meses contados desde que se firme la escritura, el trazo preliminar del ferrocarril de Lima á Pisco, y el trazo definitivo de la seccion de Chorrillos al pueblo de Chilca, con las obras de arte, estaciones y demas requisitos que de-

manda el supremo decreto de 11 de Diciembre de 1872.

A los cuatro meses siguientes presentarán los estudios de la seccion de Chilca á la villa de Cañete, con los requisitos dichos; y á los cuatro meses posteriores, de igual modo los de Cañete al puerto de Pisco. Estos estudios y planos se someterán á la Junta Central de Ingenieros, y los Ramos estarán igualmente obligados á aceptar las modificaciones que proponga la indicada Junta.

3. Aprobados que sean por el Gobierno el trazo preliminar y el definitivo de la primera seccion, y de que queda hecha referencia, podran los Ramos ó sus representantes, enagenar á un precio no menor de 80 ₱ un millon de soles de los bonos depositados en el banco, los que empezarán á ganar el interés estipulado en ellos, desde la fecha en que se verifique su enagenacion; y á la vez que esta enagenacion se practique, los Ramos ó sus representantes entregarán por su parte en el mismo banco 800,000 £ en dinero efectivo, y dichas 800,000 £ y el producto de la venta de un millon de soles en bonos, constituirán el fondo de una cuenta corriente que se abrirá en el mismo banco á la Compañía del Ferrocarril de Lima á Pisco.

4. Ambas sumas indicadas serán empleadas exclusivamente en la compra de materiales, terrenos, gastos, construccion y pago de los trabajos hechos, haciéndose de los fondos depositados en el banco, compuestos de ambas sumas anotadas, con arreglo al citado decreto de 11 de Diciembre de 1872, y con conocimiento y visto bueno del interventor fiscal de la línea, que nombre el Gobierno.

5. Concluidas que sean venticinco millas de la via, y agotados los fondos antedichos, podrán los empresarios del resto de un millon seiscientos mil soles depositados, enagenar otro millon de soles al tipo fijado, no menor de 80 ₱; y el producto de la venta entrará á figurar en la cuenta corriente abierta al ferrocarril; debiendo los señores Ramos simultáneamente entregar otros ochocientos mil soles en dinero efectivo, invirtiéndose ambas sumas del mismo modo que las anteriores.

6. Llegado el ferrocarril á la villa de Cañete, y agotado que sea este segundo fondo, podrán los Ramos enagenar el resto de 600,000 soles depositados al mismo tipo marcado; poniendo ellos por su parte en dinero un millon de soles, que es el complemento de los dos millones seiscientos mil soles que están obligados á erogar por su parte, para la construccion del camino; cuyas dos sumas se depositarán é invertirán de la manera establecida para las anteriores.

7. Una vez la via en explotacion hasta Cerro Azul, quedan autorizados los empresarios para emitir los dos millones seiscientos mil soles en obligaciones de que habla la cláusula 10 del supremo decreto de 12 de Julio de 1869; y facultados para enagenar al tipo apuntado, no menor de 80 ₱, invirtiéndose su producto en la construccion del resto del camino, con las mismas formalidades establecidas para los bonos y fondos suministrados por los empresarios de que se hace mencion en las condiciones anteriores.

8. El servicio de intereses y amortizacion de los bonos y obligaciones referidos, se hará por los empresarios con los productos del ferrocarril, siendo propiedad de estos el resto que quede, despues de cumplidas estas obligaciones.

9. Tanto los dos millones seiscientos mil soles en bonos que el Gobierno presta á los Ramos, cuanto los dos millones seiscientos mil soles en obligaciones que estos emitan, quedarán extinguidos á los diez años de que estén terminados los trabajos de construccion de la línea, pudiendo los Ramos ó sus representantes pagar los dos millones seiscientos mil soles en bo-

nos, bien en estos mismos ó en cualquier otro papel del Gobierno emitido hasta esa fecha y que tenga en plaza el mismo valor en que fueron enagenados los bonos.

Art. 2º Los Ramos ó sus representantes quedan obligados á completar por su parte, conforme al contrato primitivo de 12 de Julio de 1869, el capital que sea necesario para la terminacion del ferrocarril.

Art. 3º El Gobierno aprueba por su parte el anotado contrato de 11 de Julio de 1872, ajustado entre los Ramos y D. Guillermo Sterling, representante de la empresa del ferrocarril de Lima al Callao y Chorrillos; con la calidad de que una vez llegado el ferrocarril á Pisco, lo completarán los Ramos hasta esta capital; empalmándolo precisamente con la línea del Callao á la Oroya, en el punto que sea conveniente, de acuerdo con el Gobierno.

Art. 4º Este contrato y el de su referencia, caducan de hecho, quedando sin valor alguno y sin que sea necesario para ello demanda prévia, en los casos siguientes: 1º Si á los seis meses de firmada la escritura, no se presentan por los Ramos el trazo general de Lima á Pisco, y el definitivo de Chorrillos á Chilca. 2º Si un mes despues de aprobados ó modificados los estudios y planos de dichos trazos no se han comenzado los trabajos, ó depositado en el banco los ochocientos mil soles en dinero, á que están obligados los Ramos, y lo mismo sucederá cada vez que durante el mismo plazo no verifiquen las demas entregas de dinero que quedan referidas. 3º Si el ferrocarril no ha llegado en estado de explotacion á la villa de Cañete, despues de dos años de comenzados los trabajos. 4º Si no estuviesen concluidos, en estado de explotacion á los tres años contados desde la misma fecha como en el caso anterior.

Art. 5º Por el presente quedarán modificadas las cláusulas 1ª, 9ª, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del supremo decreto de 12 de Julio de 1869.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento, y que se otorgue la correspondiente escritura, poniéndose préviamente su contenido en conocimiento de D. Manuel José Ramos y D. Juan Martin Ramos, por conducto de la mesa de partes de este Ministerio, en la que expresarán por escrito y á continuacion su asentimiento llano y sin condiciones á los artículos del presente decreto.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Se conceden 48 horas para firmar la aceptacion del contrato.

Lima, Junio 6 de 1873.

Vistos los recursos presentados por D. Manuel José Ramos, por sí, y en representacion de D. Juan Martin Ramos, socios empresarios del ferrocarril de Lima á Pisco, por los que solicita se hagan varias aclaraciones en el decreto de 17 de Febrero último, y pide tambien se le permita firmar la escritura relativa al citado decreto de 17 de Febrero, en representacion de su socio D. Juan Martin Ramos, ofreciendo fianza de que este ratificará y aprobará lo que él haga aparte del poder que el expresado don Juan Martin le ha conferido con fecha 13 de Marzo último, facultándolo para gestionar, y otros actos sobre el mencionado ferrocarril de Lima á Pisco; con lo informado por el fiscal de la Excma. Corte Superior, resuélvese: que D. Manuel José Ramos proceda en el término improrogable de cuarenta y ocho horas, contadas desde la fecha en que se le haga saber este decreto, á expresar por escrito y á continuacion su asentimiento llano, simple y sin condiciones al supremo decreto citado, de 17 de Febrero, por sí y á nombre de su socio D. Juan Martin Ramos; pres-

tando por su parte la fianza que ofrece de que su indicado socio ratificará tambien, simple y llanamente y sin condiciones la aceptacion que hace por él para que se le conceda el término de tres meses contados desde la fecha en que se le notifique el presente decreto, debiendo consignarse por el escribano la fianza que otorga D. Manuel José Ramos por D. Juan Martin Ramos, en la escritura que va á otorgarse, conforme al referido decreto de 17 de Febrero. Hágase saber este decreto á D. José Manuel Ramos por uno de los ayudantes de este Ministerio.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Nuevos arreglos hechos con los SS. Ramos.

Lima, Octubre 8 *de* 1873.

Vistos los siguientes recursos presentados por D. Manuel José Ramos, por sí y en representacion de su socio D. Juan Martin Ramos, ambos empresarios del ferrocarril de Lima á Pisco —

El de 17 de Marzo último, en que solicita se levanten las fianzas por quinientos mil soles, que tienen otorgadas con arreglo á la base 1ª del supremo decreto de 12 de Julio de 1869, en virtud de haberse modificado dicha base en el artículo 1º del decreto de 17 de Febrero último; y que se señale cuáles son las rentas que quedan afectas al servicio de los bonos y obligaciones que deben emitirse, segun las bases 9ª y 10 del referido decreto de 12 de Julio de 1869.

El de 18 de Agosto pasado, por el que presenta el poder que le ha conferido su socio D. Juan Martin Ramos, en 15 de Julio último, en la ciudad de Lóndres, por el que se acepta llana y simplemente sin condicion, el citado decreto de 17 de Febrero, y ratifica la aceptacion que ha hecho por él D. Manuel José Ramos, en cumplimiento del decreto de 6 de Junio anterior.

Y el de 21 de Agosto último, por el que pide se proceda á la habilitacion, firma y depósito de los dos millones seiscientos mil soles en bonos, de que habla el artículo 1º del decreto de 17 de Febrero; y teniendo en consideracion: que este decreto es tan solo modificatorio del anotado de 12 de Julio de 1869; se resuelve:

1º Cancélese la fianza de quinientos mil soles, otorgada conforme á la base 1ª del decreto de 12 de Julio de 1869;

2º Estése á lo dispuesto en las bases 9ª y 10 del mismo decreto de 12 de Julio de 1869, sobre las rentas que quedan afectas al servicio de los bonos y obligaciones que deben emitirse con arreglo á dichas bases;

3º Agréguese á la escritura otorgada en 15 de Agosto último, entre el Gobierno y los Ramos, el poder conferido por D. Juan Martin Ramos, á D. Manuel José Ramos, en 15 de Julio último, en la ciudad de Lóndres, de que queda hecha referencia, cancelándose la fianza que otorgó el citado D. Manuel José Ramos mientras venia dicho poder, conforme al decreto de 6 de Junio último; y

4º Procédase por el Ministerio de Hacienda á la habilitacion, firma y depósito de los dos millones seiscientos mil soles en bonos, que deben emitirse segun el artículo 1º del decreto de 17 de Febrero anterior.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento, y para que se otorgue la respectiva escritura, y trascríbase á los empresarios.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Contrato con una casa inglesa. — Redencion del depósito. — Plazo para los trabajos.

Lima, Abril 19 *de* 1875.

Vistos los dos recursos que preceden, de fecha 24 de Marzo próximo pasado, presentados por D. Manuel J. Ramos, por sí y en repre-

sentacion de su socio y hermano D. Juan M. Ramos, empresarios ambos del ferrocarril entre esta capital y Pisco, pidiendo en uno de ellos que se les autorice para comenzar simultáneamente los trabajos en las tres secciones de Chorrillos, Cerro Azul y Pisco, y para hacer diversas modificaciones en el trazo de la línea, en algunas de las obras relativas á su plantificacion y en el material rodante; y en el otro que se les exonere de la obligacion que les impone el decreto supremo de 17 de Febrero de 1873, de depositar en un Banco la suma de dos millones seiscientos mil soles en partidas sucesivas, como seguridad de que no dejaria de construirse la línea por falta de fondos, fundándose en el convenio que han ajustado con una sociedad constructora de Inglaterra, quien se aviene á recibir, en pago de los certificados de trabajos y facturas de materiales hasta la terminacion de la obra, obligaciones y documentos personales de los referidos Ramos; y teniendo en consideracion:

1º Que los estudios, planos y especificaciones existentes hasta ahora, no pueden tener otro carácter que el de preliminares, y que deben consultarse para los definitivos todas las garantías de durabilidad y economía en la construccion de la línea; y

2º Que habiendo tenido por objeto el depósito en dinero efectivo á que se obligó á los Ramos, garantizar el cumplimiento del contrato y asegurar la acertada inversion de los fondos fiscales que se dan en auxilio á la empresa, puede ahora exonerárseles de esta obligacion por conseguirse igual resultado con el hecho de ser admitidos por la sociedad inglesa con quien han contratado, los documentos de carácter personal y directo de los Ramos en pago de trabajos y materiales del ferrocarril, en vez del dinero que con tal objeto debian aquellos exhibir;

Se resuelve:

1º Que se autoriza á los empresarios recurrentes á emprender simultáneamente los trabajos de construccion en las tres secciones de Chorrillos, Cerro Azul y Pisco, y á modificar el trazo de la línea, material rodante y demas detalles que determina el pliego de especificaciones, con cargo de no innovar á este respecto sin prévia consulta y aprobacion del Gobierno, y de presentar el trazo definitivo del ferrocarril, en el término de seis meses contados desde la fecha del presente decreto, quedando ademas en todo su vigor y validez, el inciso 2º del artículo 4º del supremo decreto de 17 de Febrero de 1873, que prescribe á los empresarios, so pena de caducidad, el principio de los trabajos un mes despues de aprobado el trazo definitivo de la línea; y el inciso 4º del citado artículo, que señala el período de tres años desde aquella época, para la total terminacion de la obra y sus accesorios; y

2º Que quedan exceptuados los contratistas Ramos de la obligacion del depósito en efectivo que prescribe el decreto supremo ya citado, cuya obligacion se sustituye con el de los documentos personales de ellos, que en vez de dinero, recibe la sociedad inglesa que se hace cargo de establecer la línea.

Quede entendido que estas concesiones no derogan los contratos celebrados por los empresarios con el Gobierno, que quedan subsistentes en lo relativo á la forma en que han de disponer de los fondos fiscales; ni los privilegios que á estos corresponden por la ley y por el contrato celebrado con dichos empresarios.

Pase al Ministerio de Hacienda para que se extienda la escritura pública respectiva.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Depósito de 2.600,000 soles en bonos.

Lima, Noviembre 16 de 1875.

Visto el presente recurso de don Manuel J. Ramos, por sí y en representacion de su hermano don Juan Martin, concesionarios ambos del ferrocarril de Lima á Pisco, alegando que por no haberse emitido los bonos á que se contrae la cláusula 9ª del decreto supremo de 12 de Julio de 1869, se hallan en la imposibilidad de cumplir las obligaciones que tienen contraidas como contratistas de la construccion de aquella línea férrea; y teniendo en consideracion, que el Gobierno despues de haber ofrecido á los empresarios todas las facilidades que han apetecido á fin de que se realice tan importante obra, no puede dejar de remover este último obstáculo presentado por los Ramos como insuperable, no obstante que de su falta de gestiones á este respecto podria deducirse la importancia secundaria que ellos le han atribuido antes: se resuelve, que pase este expediente al Ministerio de Hacienda para que proceda en el dia á la habilitacion, firma y depósito de los dos millones seiscientos mil soles en bonos, que deben emitirse, segun se tenia ya mandado por decreto supremo de 8 de Octubre y sus antecedentes que se tendrán á la vista.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Lima — urbano.

*** El compilador, que tantas ocasiones ha tenido de trabajar en este expediente, sobre todo en la época en que fué Alcalde de Lima D. Manuel Pardo, sabe que en la presente coleccion apenas hay documentos de los que forman la coleccion; pero en vano ha acudido á cuantos podian facilitársela para copiarlos, y hoy que el asunto está en la Corte Suprema, ha perdido la esperanza de conseguir las copias; reservándose volver á solicitarlas para el Apéndice que irá al fin de este volúmen.

Concesion sin privilegio á Magan y Coloy.

En vista de las solicitudes que D. Manuel Magan y Santiago y D. H. M. Coloy han elevado al Gobierno pidiendo privilegio para establecer en las calles de esta capital ferrocarriles, denominados de sangre; S. E. el Presidente ha expedido la resolucion siguiente:

Lima, Octubre 7 de 1862.

No siendo los ferrocarriles de sangre un descubrimiento nuevo, no ha lugar al privilegio que solicitan los recurrentes, quienes pueden plantificar en esta capital el que se proponen, bajo las condiciones siguientes:

1ª El ancho de las vias será de cinco piés ingleses.

2ª Los rieles se colocarán al nivel de los empedrados, de modo que los coches particulares puedan pasar sobre ellos en todas direcciones sin el mas pequeño obstáculo.

Los rieles se pondrán al borde de las acéquias, donde las haya, y en las calles que no la tengan, se colocarán en el centro.

4ª En la colocacion de los rieles, se sujetarán los empresarios á los niveles actuales; pero si en algunas calles fuese absolutamente preciso alterarlos, quedarán obligados á rehacer inmediatamente los empedrados, á satisfaccion del Director de Obras Públicas.

5ª Los trabajos de la empresa se harán de modo que no interrumpan el tráfico de personas, carruajes ni béstias.

6ª Si llegasen á canalizarse las acéquias ó fuese preciso renovar el empedrado de las calles, alterando ó rectificando las actuales nivelaciones, los empresarios sufrirán las

consecuencias, sin tener derecho á reclamar indemnizacion por los perjuicios que dichas obras les ocasionasen.

7ª Los empresarios serán responsables de los daños que maliciosamente ó por descuido cometan sus dependientes, sin perjuicio de la accion que la justicia debe ejercer sobre los criminales.

8ª Todas las cuestiones que se suscitaren entre las autoridades y la empresa y entre esta y los particulares, se decidirán por las vias y en la forma que determinan las leyes del país, sin que sea permitido á los empresarios, sea cual fuese su nacionalidad, ocurrir á otros medios que los que las mismas leyes franquean á los peruanos.

9ª Si hubiese coches de primera y segunda clase, el precio que se cobre por cada asiento de los primeros, no excederá de dos reales, y por el de los segundos, solo se exigirá la mitad.

10. Ninguna línea se pondrá en ejercicio, miéntras no sea renocida y aprobada por tres ingenieros que designe el Director de Obras Públicas, á quien se dará aviso anticipadamente, quedando los infractores sujetos á la multa de mil pesos.

Comuníquese y publíquese.—Rubrica de S. E.—MORALES.

Se declara nulo el contrato celebrado por la Municipalidad.

El Gobierno, en vista del expediente que se ha seguido para la plantificacion de un camino denominado de sangre en las calles de esta capital, y del permiso que para este objeto habia concedido la Municipalidad; ha expedido la resolucion siguiente:

Lima, Abril 30 *de* 1863.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que la Municipalidad de la capital no estuvo facultada por ninguna de las atribuciones que la ley le acuerda, para celebrar la contrata que estipuló con D. José Pleit y Cª; que el expresado contrato, á mas de ser nulo en su esencia, lo es tambien en la forma, por haberse salvado las reglas establecidas por la ley municipal para todo contrato, hasta el punto de haberse extendido la escritura de 16 de Enero del presente año, sin la aprobacion del Prefecto; que este mismo proyecto no solo se inició ante el Gobierno, sino fué resuelto, con prévia audiencia de la Municipalidad, por decreto de 7 de Octubre último, lo cual impedia á cualquiera otra autoridad avocarse y decidir independientemente el mismo asunto. Por estos fundamentos y de conformidad con lo dictaminado por el Prefecto del Departamento y el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, se desaprueba, en todas sus partes, el contrato que celebró la Municipalidad de Lima con D. José Pleit y Cª para el establecimiento de un ferrocarril de sangre en las calles de la ciudad, declarándose en su consecuencia, nula y sin efecto ulterior la escritura otorgada sobre el particular en 16 de Enero del presente año, cuya cópia obra en este expediente; y por lo que respecta á la adjudicacion en remate del mismo ferrocarril, suspéndase por ahora la subasta, lo mismo que los efectos del decreto del Gobierno, de 7 de Octubre último, hasta que reconsiderándose este asunto con la detencion necesaria, llegue á manifestarse la utilidad de la obra y el ningun peligro que ofrecerá al vecindario y á los transeuntes.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

Licitacion para hacer el camino.

Lima, Agosto 7 *de* 1866.

Siendo necesario facilitar el tráfico entre los diversos puntos de esta capital;

Se resuelve:

Se convocan licitadores, por el

término de treinta dias, para el establecimiento de un ferrocarril de sangre en esta capital, que ponga en comunicacion la Plaza de Armas con los pricipales paseos y establecimientos públicos, bujo las bases siguientes:

1ª El Gobierno concede permiso para el establecimiento de dicho ferrocarril. La empresa tendrá el derecho de explotar la línea durante un número de años que se determinará en las respectivas propuestas.

2ª La empresa está obligada á proporcionar pasajes de primera y segunda clase; no pudiendo cobrarse por los primeros mas de diez centavos y por los segundos mas de cinco.

3ª La empresa tendrá obligacion de reparar los males que cause en el empedrado, al colocar los rieles, y despues de colocados estará obligada á conservarlo á su costa y riesgo en toda la extension de las calles por donde pase la línea.

4ª Deberá construir puentes y alcantarillas donde tenga que pasar sobre las acéquias, y estará obligada á conservarlos.

5ª Los rieles se deberán colocar de manera que no embaracen el tráfico de los vehículos comunes.

6ª La línea deberá quedar concluida y entregarse al tráfico dos años despues de firmada la escritura correspondiente.

7ª Si no se cumpliese la condicion anterior, el empresario pagará diez mil soles de multa, por los cuales deberá dar fianza, á satisfaccion del Gobierno, al extenderse la escritura.

8ª Los carros deberán correr, cuando menos, catorce horas por dia.

9ª Los carros y demas materiales que se empleen, deberán ser los mejores que se usen en empresas de este género.

10. Los representantes de la empresa estarán obligados á residir en Lima y no podrán ser sustituidos por otros, sin participarlo préviamente al Gobierno.

11. La empresa será considerada como nacional, cualquiera que sea la persona que la represente, y en todo caso estará sujeta exclusivamente á las leyes del país.

12. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno y la empresa, deberán resolverse por arbitraje.

13. La empresa está obligada á pagar los impuestos municipales.

Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

Ferrocarril de Malabrigo á Ascope.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

La necesidad y utilidad de los ferrocarriles está probada de tal modo en el pais, que se han dictado leyes especiales en proteccion de esta clase de obras. No es necesario, por consiguiente, detenerse á examinar las ventajas del ferrocarril proyectado por D. José Gregorio Garcia. Basta tener presente que la línea principiará en Malabrigo y que pasando por los pueblos de Paijan y Chocope, llegará hasta el pueblo de Ascope. Los fundos situados en la extension de la línea proyectada, recibirán incremento con ella, y en tal concepto, este ferrocarril es de grande importancia para la agricultura.

No obstante, de acuerdo con las resoluciones que se han dictado para otros ferrocarriles, es necesario hacer algunas alteraciones en las condiciones de la propuesta.

La condiciones 1ª, 2ª, 3ª y 4ª en las que se exige 25 años de privilegio exclusivo para la explotacion del camino, se declara que no se pide al Gobierno garantía ninguna y se establece el ancho de la via, pueden ser aceptadas en los términos estipulados. En cuanto al ancho de la línea la primitiva propuesta establece 1 m. 60 centímetros, pero despues se ha modificado, limitándola á 4 piés 8½ pulgadas. Siendo esta última dimension la que se ha aceptado para otros ferrocarriles, puede tambien fijarse para este.

En la cláusula 5ª al estipular que el Gobierno facilitará á la empresa la adquisicion de terrenos de propiedad particular, se debe decir: "facilitará con sujecion á las leyes" porque de otro modo la obligacion tendria una extension ilimitada.

Las cláusulas 6ª, 7ª y 8ª que se refieren al modo y tiempo de hacer el ferrocarril y á su exámen despues de hecho no ofrecen dificultad para su aceptacion. No sucede lo mismo con la cláusula 9ª en que se pide libertad de derechos para introducir los artículos que sean indispensables para la construccion y explotacion del camino y los víveres para los trabajadores. En otras concesiones hechas por el Gobierno se ha limitado esta franquicia á los

artículos necesàrios para construir el ferrocarril, sus estaciones, oficinas y material rodante; y no habiendo razon ninguna para hacer excepciones, se debe seguir la regla general establecida,esto es, limitar la exencion al tiempo necesario para construir el ferrocarril y para solo los materiales de la obra.

En la cláusula 10 se debe declarar que el derecho á las ramificaciones es sin privilegio ninguno.

Las cláusulas 11 y 12 pueden ser aceptadas sin inconveniente.

A estas condiciones se debe agregar otras dos: la 1ª es que la tarifa de pasajes y de fletes del ferrocarril se fijará por la empresa, prévia aprobacion del Gobierno, y que no podrá aumentarse sino con la autorizacion de V. E. La 2ª es que si el servicio público demandase la construccion de otras vias férreas que crucen la de Malabrigo ó sus ramificaciones, el empresario no podrá oponerse á que se hagan.

La misma empresa pide que se le autorice para hacer un muelle en Malabrigo, y para reembolsarse del gasto exige que se le adjudique el derecho de muellaje de la carga y descarga por 25 años, con sujecion á la tarifa que se forme por V. E. de acuerdo con la misma empresa.

Esta propuesta puede admitirse sin que el Gobierno enagene su derecho de hacer un muelle propio ó de permitir á otros que lo hagan. Por consiguiente al aceptarla, conviene declararlo así: que la empresa no cobrará mas muellaje que el correspondiente á la carga y descarga que se hagan por su muelle.

Con estas modificaciones y condiciones, puede V. E. aceptar la propuesta para el muelle y ferrocarril de Malabrigo.—Lima, Agosto 10 de 1869.—Ureta.

Concesion hecha á D. José Gregorio Garcia.

Lima, Agosto 26 de 1869.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que es un deber del Gobierno conceder toda proteccion á las vias férreas que puedan establecerse en el territorio de la República: que este deber es aun mas imperioso, cuando dicha proteccion puede concederse sin ocasionar gravámen alguno á los fondos del Erario nacional, y consultando los intereses del comercio y desarrollo de la riqueza pública: que el establecimiento de un ferrocarril de Malabrigo á Ascope pasando por Paijan y Chocope, dará gran incremento á las poblaciones y puntos situados en la extension de la línea, siendo en este concepto de gran importancia para la agricultura; de conformidad con el dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema, y en uso de la autorizacion que concede al Gobierno la ley de 8 de Noviembre de 1864, se acepta la propuesta que hace D. José Gregorio Garcia para establecer un ferrocarril de Malabrigo á Ascope, pasando por los pueblos de Paijan y Chocope, sobre las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á don José Gregorio Garcia privilegio exclusivo por veinticinco años para construir y explotar de su cuenta, costo y riesgo, un ferrocarril de locomocion á vapor, que principie en Malabrigo y termine en el pueblo de Ascope, pasando por los de Paijan y Chocope.

2ª El Gobierno no prestará ninguna garantía á esta empresa.

3ª Durante el término del privilegio, nadie podrá construir otra línea férrea entre los puntos indicados.

4ª El ancho de la via será de cuatro piés ocho y media pulgadas, medida inglesa, conforme á las últimas dimensiones aceptadas para otros ferrocarriles.

5ª El Gobierno concede á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la línea, sus estaciones y oficinas. Si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno

facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes, para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

6ª La empresa quedará obligada á cercar á su costa todos los fundos que el camino divida, y á construir puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

7ª El trabajo de la línea principiará dentro de un año, contado desde la fecha en que se firme la escritura de esta concesion; y la obra quedará terminada dos años despues del dia en que se principien los trabajos. Si la obra no fuese principiada, ó no se concluyese dentro de los plazos dichos, se tendrá por cancelada la concesion y de ningun valor ni efecto, á no ser que la demora proviniese de guerra interior ó exterior ó de algun otro caso fortuito ó de fuerza mayor.

8ª Concluido el camino, el Gobierno lo hará reconocer por un ingeniero del Estado, y resultando construido con la solidez y seguridad necesarias, se entregará al trafico público.

9ª Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino, cuya concesion se limita al tiempo necesario para construir dicho ferrocarril.

10. Las ramificaciones á que se contrae la cláusula de la propuesta principal, se declaran sin derecho á privilegio ninguno.

11. Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision y las balijas del correo se conducirán gratis. Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en la tarifa.

12. Concluido el término del privilegio, la empresa continuará explotando la línea, como propiedad particular suya, por veinticinco años mas, concluidos los cuales, quedará á beneficio del Estado.

13. La tarifa de pasajes y fletes se fijará por la empresa, prévia aprobacion del Gobierno, y no podrá sufrir alteracion alguna sino con la autorizacion del mismo Gobierno.

14. Si el servicio público demandase la construccion de otras vias férreas que crucen la de Malabrigo ó sus ramificaciones, la empresa no podrá oponerse á que se hagan.

15. La empresa tendrá derecho de construir un muelle para su uso particular en dicho puerto, y para facilitar el tráfico de personas y mercaderías, el cual quedará sujeto á la vigilancia y resguardo de la aduana, sin que por esto se entienda que el Gobierno enagena su derecho de construir un muelle propio, ó de permitir á otros que lo hagan, ó de tomar por convenio el de la empresa.

16. La empresa no cobrará mas derechos de muellaje que el correspondiente á la carga y descarga que se haga por su muelle, con sujecion á la tarifa que someta la empresa á la aprobacion del Gobierno.

17. Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion del órden entre los trabajadores y hacerlos cumplir sus compromisos.

18. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo caso de guerra exterior.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la correspondiente escritura, prévia aceptacion del empresario.

Publíquese. — Rúbrica de S. E. — VELARDE.

Extension de la propiedad.

Lima, Setiembre 10 *de* 1869.

En mérito de las razones expuestas en el anterior recurso, y atendiendo que al concederse á D. José Gregorio Garcia permiso para establecer un ferrocarril de Malabrigo á Ascope ha sido sin gravámen de los intereses fiscales, y solo como proteccion al desarrollo comer-

cial de esos pueblos; que no es justo limitar á solo veinticinco años la propiedad de dicha línea, cuando las demas concesiones sobre ferrocarriles se han hecho por noventa años; accédese á la reconsideracion pedida por el citado Garcia y en su consecuencia se dispone: que los veinticinco años de propiedad concedidos en la cláusula 12 del decreto de 26 de Agosto último, se extiendan á sesenta y cinco, por manera que con los veinticinco de privilegio compongan los noventa que se han concedido á los demas ferrocarriles.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que en la escritura primordial se agregue la presente modificacion.—Rúbrica de S. E. — VELARDE.

Pídense datos para la concesion de terrenos.

Lima, Febrero 15 *de* 1870.

Visto el expediente promovido por D. J. Gregorio Garcia, empresario del ferrocarril de Malabrigo á Ascope, para que se adjudiquen mil doscientas varas cuadradas de terreno en Malabrigo, para fabricar en ellas la estacion y oficinas de dicho ferrocarril; y atendiendo, á que si bien consta del supremo decreto de 26 de Agosto de 1869, haberse estipulado en la condicion 5ª que el Gobierno concedia gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que fuesen necesarios para la línea, sus estaciones y oficinas, y sean realmente de propiedad nacional las ciento veinte mil varas pedidas, no debe procederse simplemente á la adjudicacion sin que preceda el expediente formal que acredite su calidad mostrenca, la necesidad que la empresa tenga sobre toda la área designada, el deslinde, plano y demas diligencias conexas para que recaiga la aprobacion suprema, segun lo determinan las leyes; que siendo probable el incremento del puerto de Malabrigo, en proporcion del aumento comercial y demas ramos industriales de los pueblos adyacentes, es necesario precaver las dificultades que sobrevendrian para establecer oficinas fiscales, municipales y de beneficencia, si con la adjudicacion de las ciento veinte mil varas expresadas, no quedasen terrenos suficientes y bien situados para estos establecimientos; de conformidad con lo expuesto por el ministerio fiscal: se dispone que el empresario Garcia subsane en este expediente las formalidades precitadas ya; que se levante el plano por peritos competentes que serán nombrados por el interesado y por el Prefecto de la Libertad, cuya autoridad remitirá oportunamente un informe detallado sobre todos los puntos indicados.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — SECADA.

Próroga de tiempo.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

En mérito de las razones que expone en este recurso el empresario del ferrocarril de Malabrigo don José Gregorio Garcia, solicitando una próroga de seis meses en los plazos que se fijan en el decreto de 26 de Agosto de 1869, para dar principio y término á los trabajos de dicha via férrea: accédese á su solicitud, y en consecuencia se prorogan seis meses cada uno de los plazos mencionados en el artículo 7º de la contrata de 23 de Octubre del año próximo pasado en que se presentó esta solicitud. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se tome razon de este decreto en la escritura principal y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Compañía para el ferrocarril.

Lima, Marzo 2 *de* 1871.

Vista la anterior solicitud de don José Gregorio Garcia manifestando haber organizado la respectiva compañía, cuyo directorio lo componen D. Bernardo C. Canevaro,

D. José Amancio Castillo, D. Felipe Barreda y Osma, el solicitante y el gerente D. Emilio Piérola, con el fin de que la expresada compañía sea la que lleve á efecto la construccion del ferrocarril de Malabrigo á Ascope, concedido al empresario Garcia en 26 de Agosto de 1869; se da por organizada dicha compañía, la que en lo sucesivo representará los derechos y obligaciones del citado empresario y en consecuencia pase este recurso al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la correspondiente escritura y anotacion respectiva en el márgen de la primitiva escritura.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

*** Hay mas documentos relativos á este ferrocarril; pero como quiera que se hallan tan íntimamente ligados con los de los ferrocarriles de Trujillo que absorbieron á este de Malabrigo, se reservan para aquella coleccion que el lector encontrará luego bajo el título de Ferrocarriles de Trujillo.

Ferrocarril de Mollendo á Arequipa.

*** Aun cuando en los documentos oficiales se llama este ferrocarril de "Mejia á Arequipa" y de "Islay á Arequipa," el hecho es que el camino está en uso y hoy no se le dice sino *de Mollendo á Arequipa.*

Ley para su construccion.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ.

Considerando de gran importancia para el progreso de los Departamentos del Sur, la construccion de un camino de hierro entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa; y teniendo noticia de que existe en el Ministerio de Gobierno una propuesta con tal objeto, (*)

Decreta:

El Poder Ejecutivo celebrará, á la mayor brevedad posible, la contrata para el ferrocarril entre Islay y Arequipa, en los términos y bajo las condiciones que estime convenientes á los intereses del país.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en Lima, á dos de Octubre de mil ochocientos sesenta.— MANUEL DE MENDIBURU, Vicepresidente.— MARIANO LOLI, Secretario.—MANUEL ANTONIO ZÁRATE, Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Octubre 9 *de* 1860.

Cúmplase, reiterándose al efecto las órdenes que con anticipacion ha dictado el Gobierno, y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Comision para el trazo.

Lima, Noviembre 6 *de* 1860.

Nómbrase una comision compuesta de los ingenieros D. Federico Blume y D. Manuel Echegaray, para que en vista de los trabajos hechos por el ingeniero Van Hippel, (*) practiquen un nuevo re-

(*) Solitud de D. Juan Barrios al Congreso para obtener garantía de 6 % sobre S. 10.000,000 con que hacer el camino.

(*) El año de 1856, un ingeniero aleman, de nombre Moritz von Hippel, practicó por órden del Gobierno, lo que él mismo se limitó á llamar un *Reconocimiento de las diferentes vias de Arequipa para Is-*

conocimiento de los terrenos comprendidos entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa, para determinar la línea en que debe establecerse un ferrocarril entre ambos puntos, y formen el presupuesto de su costo, remitiendo estos trabajos al Ministerio con el respectivo informe.

Pase este expediente al primero de dichos ingenieros para su cumplimiento y comuníquese al segundo.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Avísase el nombramiento de la comision.

Lima, Noviembre 6 de 1860.

Señor Prefecto del Departamento de Arequipa.

S. E. el Presidente, por decreto de esta fecha, ha nombrado una comision compuesta de los ingenieros D. Federico Blume y D. Manuel Echegaray, para que con vista de los trabajos hechos por el ingeniero Von Hippel, practiquen un nuevo reconocimiento de los terrenos comprendidos entre el puerto de Islay y esa ciudad, para determinar la línea en que debe establecerse un ferrocarril entre ambos puntos y formar el presupuesto de su costo, remitiendo estos trabajos al Ministerio con el respectivo informe.

Lo que comunico á US. á fin de que expida las órdenes necesarias para su cumplimiento, previniéndole que al ingeniero Blume, que marchará á ese Departamento tan luego como concluya otra comision que va á desempeñar en Tacna, se le ha entregado el expediente de la materia.

Dios guarde á US.—MORALES.

Bases para construir el ferrocarril.

Lima, Febrero 26 de 1862.

Habiéndose terminado el estudio del trazo preliminar del ferrocarril proyectado entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa, por los ingenieros D. Manuel Mariano Echegaray y D. Federico Blume, que han calculado el costo total de esta obra en diez millones ciento setenta mil seiscientos treinta y seis pesos, y estando autorizado el Gobierno, por resolucion legislativa de 9 de Octubre de 1860, para celebrar la contrata de dicho ferrocarril en los términos y condiciones mas convenientes á los intereses del país, se resuelve:

Art. 1º El Gobierno contratará, dentro ó fuera del país, la construccion de un ferrocarril entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa.

Art. 2º Para facilitar los trabajos se habilitará, si fuere necesario, la caleta de Mejia para el desembarque de todo el material destinado al camino, pudiendo comenzar la construccion, si se creyere conveniente, desde la referida caleta hasta Arequipa, y al mismo tiempo hasta Islay.

Art. 3º Se introducirán libres de derechos por la caleta de Mejia ó por el puerto de Islay, segun convenga, todos los artículos destinados para la construccion del ferrocarril y para la mantencion de los trabajadores de dicha línea.

Art. 4º Se invita á las personas que quieran tomar acciones en esta empresa, señalándose al efecto el término de cuatro meses. El valor de cada accion será de quinientos pesos, que se entregarán en la Direccion del Crédito Público, por cuartas partes, cada cuatro meses, y se conservará en dicha oficina en arca separada.

Art. 5º Cuando el número de acciones llegue á un décimo del valor presupuestado para el ferrocarril, el Gobierno, oyendo á los accionistas, acordará lo conveniente

---

lay, en cuyo expediente consta su informe acompañado de un pequeño cróquis de 12 por 9 pulgadas para hacer conocer algunas de las varias vias existentes á la sazon ó mas frecuentadas por los arrieros, indicando al propio tiempo las que con mayor facilidad pudieran ser convertidas en carreteras.—*Historia del Ferrocarril de Arequipa.*

para la direccion y la administracion de la empresa.

Art. 6º En todo caso el Gobierno garantiza á los accionistas el 6 ℘ de los capitales que pongan.

Art. 7º Si vencido el plazo señalado en el artículo 4º no se hubiesen presentado accionistas, el Gobierno procederá á la construccion del camino como mejor convenga á les intereses del país.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Siete por ciento de garantía para verificar la construccion.

Lima, Enero 28 *de* 1863.

Excmo. Señor.

El Congreso ha autorizado á V. E. para extender hasta el 7 ℘ la garantía concedida, por resolucion de 2 de Octubre de 1860, á la empresa que se encargue de la plantificacion del ferrocarril entre Islay y Arequipa; debiendo provocarse, al efecto, nuevas propuestas.

Lo comunicamos á V. E. para su inteligencia y demas fines.

Dios guarde á V. E.—JOSÉ SILVA SANTISTEBAN, Vicepresidente del Senado.—JOSÉ MARÍA PEREZ, Presidente de la Cámara de Diputados.—FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario.—EPIFANIO SERPA, Diputado Secretario.

Excmo Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 29 *de* 1863.

Cúmplase y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ARENAS.

Nómbrase una comision para formular las nuevas bases.

Lima, Abril 27 *de* 1863.

Para que tenga cumplimiento la resolucion legislativa de 28 de Enero del presente año, en que se ordena al Gobierno provoque nuevas propuestas para la plantificacion de un ferrocarril proyectado entre Islay y Arequipa, extendiendo al 7 ℘ anual la garantía concedida sobre el costo de la obra, se nombra una comision compuesta del Dr. D. Mariano Felipe Paz Soldan, Director de Obras Públicas, de don Felipe Masias, jefe de seccion del Ministerio de Hacienda, y de don Santiago Távara, para que formulen un proyecto, que contenga las condiciones que deben servir de base á las propuestas que se soliciten, el cual se someterá al Gobierno para su exámen y aprobacion.

Al efecto remítase el expediente de la materia á la comision nombrada.—FREYRE.

Proyecto presentado por el Director General de Obras Públicas para construir un ferrocarril de Arequipa á Mejia ó Islay.

1º El Gobierno concede á don Patricio Gibson el derecho de formar una compañía que se denominará Compañía del Ferrocarril de los Departamentos de Sur, con el objeto de construir y explotar un camino de fierro desde la costa comprendida entre el puerto de Islay y el de Mejia que designe el Gobierno, hasta la ciudad de Arequipa.

2º El empresario D. Patricio Gibson ofrecerá acciones al público por el término de seis meses, dando la preferencia á los ciudadanos del Perú. Dividirá la empresa en veinte mil acciones.

3º El empresario Gibson presentará á la aprobacion del Gobierno los estudios de la compañía. Una vez aprobados, no podrá hacer variacion sin acuerdo y consentimiento de la junta directiva que se establezca.

4º En esta compañía se observarán las leyes del Perú, aun cuando la mayoría de accionistas la formen extranjeros.

5º La compañía cede á la Nacion la propiedad del ferrocarril, términos, material volante, almacenes y talleres, en buen estado, despues de noventa y nueve años, que principiarán á contarse el dia en que la primera locomotora re-

corra toda la línea. Cinco años antes de que espire el término de los noventa y nueve años, el Gobierno tendrá derecho de intervenir para que con las entradas del ferrocarril se hagan las composturas y reparaciones necesarias en la via, términos, talleres y material volante, de suerte que cuando el camino pase á ser propiedad del Estado, pueda continuar su explotacion sin necesidad de gastos extraordinarios.

6º El Gobierno concede á la compañía la garantía de 7 ℘ por el término de veinte años sobre el capital de $ 10.270,636, si la línea principia del puerto de Islay y termina en la ciudad de Arequipa; pero si el Gobierno cree conveniente el que la línea parta del puerto de Mejia ú otro algo inmediato á este punto, la garantía será el mismo 7 ℘ sobre un capital hasta de pesos 8.500,000.

7º Cuando el ferrocarril produzca mas de 10 ℘ libre, el exceso se dará al Gobierno hasta cubrir la Suma que hubiere entregado por razon de la garantía.

8º Cesa la garantía si el camino produce el 7 ℘ en dos años consecutivos.

9º El capital sobre el cual se extienda la garantía y del que habla el artículo 6º, se invertirá únicamente en los gastos de estudio, construccion completa y solidez de la via, términos en los diversos sitios determinados en el presupuesto, almacenes, talleres con su respectiva maquinaria, y material volante en el número y calidad determinada en el presupuesto formado por los ingenieros Echegaray y Blume.

10. Serán despachados libres de derechos todos los artículos destinados para la construccion y conservacion de la línea y sus términos, sujetándose para el despacho á los reglamentos de aduana. Si los jefes de la aduana ó el interventor fiscal creyeren que los artículos destinados para la explotacion y conservacion del ferrocarril, talleres y términos, cuando esté ya en completo uso, fueren excesivos, se hará examinar el caso por dos ingenieros del Estado. Si la opinion de estos no fuere acorde con la de la empresa, se nombrará un ingeniero elegido á la suerte entre cuatro de los ingenieros del Estado que designe la empresa, y la decision de este será la que valga.

11. Tambien se despacharán libres de derechos los víveres durante el término de la construccion. Se consideran como víveres la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galletas y harina. La cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

12. Por el término de veinte años nadie podrá establecer otra línea que pase por los mismos puntos.

13. Se darán gratis los terrenos de propiedad del Estado necesarios para la via y términos. Los terrenos de propiedad particular se pagarán por la empresa, cuidando el Gobierno de que se haga la expropiacion por causa de utilidad pública.

14. El Gobierno concederá toda la proteccion posible, como si fuera obra del Estado.

15. La empresa tendrá derecho exclusivo para formar ramificaciones á los valles de Vítor y Tambo y á los pueblos vecinos á la ciudad de Arequipa en un rádio de 15 millas por el término de veinte años. Los gastos de estas ramificaciones no se consideran en el capital cuyo interés garantiza el Estado. Estas líneas no pueden emprenderse hasta que no esté concluido el ferrocarril principal. Estas ramificaciones se harán hasta cinco años despues de concluido el ferrocarril principal y en caso contrario cesa este privilegio.

16. La empresa colocará un telégrafo eléctrico á lo largo de la lí-

nea y bajo las mismas bases, privilegios y condiciones que la del ferrocarril, exceptuando la garantía del capital.

17. La sociedad podrá construir muelles provisorios en las caletas vecinas á los lugares donde se establezcan los trabajos para el desembarque de los materiales para la construccion de la línea, términos y demas pertenencias.

18. Para asegurarse el Gobierno del verdadero costo de la construccion del ferrocarril, términos, material volante y demas accesorios, la empresa presentará al Ministro ó representante del Perú, en donde se hagan las compras, las facturas originales para solo el efecto de que pueda comprobarse la efectividad de la compra ó contrata.

19. Asimismo el Gobierno nombrará un interventor para que examine la efectividad de todos los gastos que se hagan por la empresa en la construccion de la línea, términos, etc. Con tal objeto se le franquearán los libros, facturas, planillas, y demas documentos que crea necesarios para dichas comprobaciones.

20. Para que principien á capitalizarse los gastos de construccion para el pago del interés garantizado, se necesita tener concluidas treinta millas y se abona el interés por solo veinte millas, dejando sin capitalizarse las últimas diez millas y despues continuará capitalizándose el valor de veinte en veinte millas, pero no considerándose las últimas diez millas.

21. Concluido el camino, nombrará el Gobierno un interventor que tome razon de las entradas y gastos, quedando la empresa obligada á manifestarle los libros y documentos y abrirle los talleres, almacenes y depósitos. Si el interventor cree que los trabajos ó contratas que se celebran, ó los gastos que se emprenden, no son los naturales y convenientes, podrá citar á la junta directiva y allí expondrá lo conducente. Cualquiera que sea la resolucion de la junta, se pondrá por acta. Las observaciones del interventor no impedirán en nada las disposiciones de la junta directiva; pero en la presentacion de las cuentas, para el abono de la garantía, se tomarán en consideracion por el Gobierno.

22. El interventor asistirá á todas las juntas de la comision directiva y tendrá voz. Las observaciones que haga, se asentarán en el acta.

23. Las cuentas que se presenten por la compañía para el pago de la garantía, antes de elevarse al Gobierno, se sujetarán á la siguiente tramitacion: 1º Informará el interventor. 2º El Director de Obras Públicas las hará examinar por uno ó dos ingenieros, teniendo presentes las observaciones del interventor. Con este informe se dirigirán á la Direccion General de Hacienda para el exámen fiscal y aritmético y entonces el Gobierno resolverá lo conveniente.

24. Si la resolucion fuese desfavorable á la empresa, podrá hacer uso del derecho que la ley concede en estos casos.

25. Para el pago de la garantía se dividirán los gastos en tres principales secciones:

1ª De explotacion propiamente dicha.

2ª Conservacion y reparacion de la via, términos, material volante y talleres.

3ª Reconstruccion y fabricacion.

26. Se consideran gastos de explotacion el pago de un director en Arequipa ó Islay, un ingeniero inspector, tenedor de libros y demas empleados indispensables para la administracion y contabilidad, y los maquinistas, guardas y operarios que sean indispensables para el servicio de todo le relativo al ferrocarril; gasto en carbon ó coke, aceite y demas artículos de consumo diario y urgentísimo.

27. Se consideran gastos de conservacion y reparacion todos los

que se ocasionan constantemente y de un modo progresivo é insensible para componer las piezas que se rompen ó acaban con el uso, la refaccion lenta y periódica de la via, términos y demas perteneciente al camino.

28. Los gastos de reconstruccion se abonan si se destruyen las obras por terremotos ú otros casos fortuitos; mas no si se desmuestra que la destruccion ha provenido por defectos ó vicios de construccion. Estos gastos no pueden emprenderse sin prévio acuerdo del Gobierno.

29. Los gastos de fabricacion son los que se emprenden para hacer obras nuevas, ya sea términos, aumento de máquinas ó el material volante y oficinas. Estos gastos se abonarán á juicio del Gobierno, probada su utilidad y necesidad.

30. En ningun caso los gastos de reconstruccion y fabricacion pesarán sobre un solo año. La distribucion se hará segun convenga entre el Gobierno y la empresa.

31. Si por quiebra de la compañía ó por otra causa cualquiera, no siendo de los casos fortuitos, se suspendieren los trabajos por mas de tres meses, el Gobierno deja de pagar la garantía por todas las millas hechas hasta que se recomiencen los trabajos.

32. Si la paralizacion excede de un año, cesan de hecho todos los privilegios concedidos por el Gobierno y puede transferirlos á otra ú otras compañías, sin lugar á reclamacion de ninguna clase. Se entienden paralizados los trabajos si sobre la línea no hay suficiente número de jornaleros, que cuando menos sea un tercio de los que anteriormente existian, sirviendo de base los cálculos hechos por los ingenieros Blume y Echegaray.

33. En la ejecucion de los trabajos se sujetarán al trazo preliminar formado por los ingenieros Blume y Echegaray; pero si del estudio definitivo que se haga, resulta que puede seguirse otra línea ó sufrir algunas alteraciones que redunden en beneficio de la obra, la empresa lo hará presente al Gobierno, para que tomándolas en consideracion resuelva lo conveniente.

34. Por ahora el camino será de una sola via, pero se harán cambios en las estaciones indicadas por los ingenieros Blume y Echegaray. El ancho de la via será el de..... El peso de los rieles y demas calidades de la via y de todo el material volante se sujetarán á las indicaciones del presupuesto. Los términos tendrán todas las comodidades y decencia de los ferrocarriles europeos, evitando el lujo, pero consultando la elegancia y economía.

35. Los trabajos principiarán á los quince meses contados desde el dia en que se firme este contrato, salvo casos fortuitos y prévia comprobacion de ellos. Pero se comprobará que al año de firmada esta contrata están navegando cuando ménos dos buques cargados con rieles y demás artículos para el ferrocarril.

36. El ferrocarril quedará concluido en el término de cinco años, contados desde el dia que se firme esta contrata; entendiéndose que no solo debe estar concluida la línea y en estado de trasportar pasajeros y carga, sino tambien deben estar concluidos los términos y talleres. Si está concluida la línea y en estado de explotacion, pero no los términos y otras oficinas accesorias, se impondrá á la empresa una multa desde.... hasta.... por cada mes que demore la conclusion.

37. Las cercas, puentes, canales y caminos, sean públicos ó particulares, que tengan que atravesar la línea, quedarán, á costa de la empresa, restablecidos de modo que los propietarios no sufran ningun daño.

38. Habrá coches para pasajeros de primera, segunda y tercera clase. Los de primera clase estarán divididos por asientos, cuatro en cada lado, forrados en tela fina de

seda ó lana ó en tafilete, con muelles en el asiento. Los de segunda clase tendrán los cuatro asientos corridos ó divididos segun el sistema americano, forrados el asiento y espaldar con tela mas ordinaria, sin elásticos ó muelles. Los de tercera clase tendrán asientos de madera, con espaldar de lo mismo y habrá cinco asientos por banda. Pero estos coches como los anteriores estarán cubiertos para evitar la intemperie.

39. Las tarifas se sujetarán por ahora á la siguiente escala:

Pasajes de 1.ª clase.....		10	centavos	por	milla
Id.	2.ª "	7	"		"
Id.	3.ª "	5	"		"

MERCADERÍAS.

Mercaderías en cajones ó fardos no excediendo de 20 piés cúbicos españoles, 20 centavos la tonelada de 40 piés cúbicos por milla.

Si excede de 20 piés cúbicos y no pasa de 40, 25 centavos tonelada.

Espejos y coches, por convenio especial. Si exceden de 40 piés, 30 centavos id.

Pianos, 30 centavos por milla cada uno.

Acidos y materiales inflamables, 3 centavos por quintal.

Equipajes, comprendiéndose en esta denominacion la cama, baul de ropa de uso, sombrero, montura, saco ó maleta de noche,— 50 libras libres á cada pasajero, y por el sobrante 2 centavos quintal por milla.

Carbon de piedra, 10 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

Fierro en bruto ó en piezas fundidas ó forjadas que no excedan de 3 quintales, 12 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

Maderas, alfajías y piezas hasta 7 varas de largo, 12 centavos la milla, por una tonelada de 40 piés cúbicos españoles. Mas de 7 varas y menos de 8½, 15 centavos por milla id. id. Mas de 8½, 20 centavos id. id.

Tablas de pino, 15 centavos por milla por un mil piés cuadrados.

Minerales en sacos ó cajones, 15 centavos tonelada de 20 quintales por milla.

Cobres y otros metales en barras, 20 centavos la tonelada de 20 quintales por milla.

Maquinaria y otros artículos muy pesados, segun convenio, sirviendo de norma esta tarifa.

Lanas, 35 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

Vinos y otros líquidos, en barriles ú odres, 2 centavos por quintal por milla.

Oro y plata en pasta ó moneda, el ½ %.

Ganado vacuno, 6 centavos cabeza por milla.

Ganado lanar y otros pequeños, 3 centavos por milla.

Ganado de cerda, 4 centavos por milla.

Mulas, 10 centavos por milla cada una.

Caballos 12 centavos por milla cada uno.

Harinas y granos, 20 centavos la tonelada de 20 quintales por milla.

Huano, 15 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

40. Esta tarifa regirá por un año, contado desde el dia que el primer wagon, con mercaderías, recorra toda la línea. Pasado el primer año, se considera estable la tarifa con arreglo á los siguientes artículos.

41. La tarifa se revisará cada quince años; pero si antes de cumplirse el segundo quinceno, aumentare de un modo considerable los productos del ferrocarril, de tal modo que durante dos años consecutivos diere un interés mayor del 12 %, entonces el Gobierno podrá anticipar el arreglo de las tarifas, poniéndose de acuerdo con la empresa. Sin perjuicio, la empresa podrá disminuir las tarifas, con permiso del Gobierno, cuando lo crea conveniente. Rebajadas las tarifas, no pueden alzarse otra vez sin un aviso al público con seis meses de anticipacion.

42. Las tarifas continuarán sujetas á lo dispuesto en el artículo anterior, aun cuando ya haya cesado la garantía del Gobierno.

43. Las mercaderías se trasportarán sin mas preferencia que el órden de antigüedad en que se entreguen á la empresa.

44. En las tarifas todos los precios se establecen por milla y se consideran millas concluidas las empezadas.

45. En cada tren habrá un coche con un departamento para que en él viaje un empleado que conduzca libremente y sin pagar nada toda la correspondencia del correo.

46. La tropa armada pagará la mitad del pasaje de tercera clase; los jefes y oficiales, cuando van en comision del servicio y con el uniforme de su clase, pagarán medio pasaje de primera clase en coches de primera clase.

47. Todos los artículos pertenecientes al Gobierno pagarán la mitad del precio de tarifa.

48. Las órdenes para estos casos serán firmadas por el empleado político de mas categoría del lugar en donde se embarquen las personas ó cosas, es decir, en Arequipa el Prefecto del departamento y en el puerto el Subprefecto ó la primera autoridad política.

49. La empresa se considera como formada por ciudadanos del Perú y por ello se declara que por el mero hecho de solicitar la proteccion ó intervencion diplomática, para hacer valer las pretensiones de dicha empresa, cesan de hecho el privilegio, la garantía y demas concesiones acordadas por el Gobierno en la presente contrata, conservándose únicamente por la compañía el uso y propiedad del ferrocarril por los noventa y nueve años.

50. En todas cuestiones que se originen con motivo del presente contrato, si provienen del servicio económico ó de la parte teórica en asuntos de ferrocarriles, las resolverán del siguiente modo: la compañía nombra un ingeniero de su confianza; este alegará lo conveniente ante una junta de tres ingenieros del Estado, presidida por el Director de Obras Públicas y se hará lo que esta junta designe.

51. Si el punto de controversia proviene de causas distintas, resolverán lo conveniente los tribunales de justicia establecidos por la ley.

52. Se previene por punto general que los pesos de que se habla en todo este contrato, son iguales á 42 peniques de la actual moneda inglesa y que las tarifas, garantía y capitales aumentarán ó disminuirán segun la alteracion que sufra la moneda con arreglo á este tipo ó base.

53. D. Patricio Gibson dará una fianza de $ 50,000 para el cumplimiento de los artículos.... Esta fianza será de tres casas de comercio ó personas de notorio abono, obligándose por un documento á responder por el exacto cumplimiento de los artículos.....

54. Si un mes despues de firmada esta contrata, no presenta D. Patricio Gibson los tres fiadores á satisfaccion del Gobierno, de hecho queda sin ningun efecto esta contrata.

55. Los accidentes que sobrevengan á las personas ó cosas, estarán sujetos á lo que disponen las leyes acerca de los porteadores.

Lima, Abril 20 de 1863.—M. F. Paz Soldan.

El Gobierno acudirá al Congreso por mas facultades.

Lima, Mayo 28 de 1864.

Visto el trazo definitivo del ferrocarril de la costa de Mejia á la ciudad de Arequipa, levantado por D. Oswaldo Younghusband como ingeniero de la compañía, y con intervencion del ingeniero del Estado D. Manuel Mariano Echegaray, y habiéndose examinado y aprobado dicho trazo por una junta de ingenieros; teniendo á la vista los informes que han emitido en su debido tiempo las oficinas fiscales y la

ni se calcula en el que garantiza el Gobierno. Dichas ramificaciones no podrán hacerse hasta despues de terminada la línea principal.

Art. 8º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes, estaciones, casas, almacenes, y demas dependencias. Si la empresa necesita algunos terrenos municipales, ó de particulares para terminus, estaciones ó cualquiera otro objeto, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos. Estos terrenos serán pagados al contado, ó directamente ó sea depositando su importe ante el juez en caso de alguna cuestion judicial, que en ningun caso puede interrumpir los trabajos.

Art. 9º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviesa la línea, serán restablecidos por la empresa, de modo que no sufran daño los propietarios ó el público; pero su costo se incluye en el capital garantizado.

Art. 10. Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas, fierro, carbon, pintura y demas útiles necesarios para construir y explotar, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio, y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la misma exencion, por solo el tiempo que dure la construccion del camino. Se entiende por víveres la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion del número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

Art. 11. Si los jefes de la aduana ó el interventor del ferrocarril, creyesen que es excesivo el número de los artículos que se piden libres de derecho para la explotacion y conservacion de la línea, despues que esté concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros, para que oyendo antes á la junta directiva del ferrocarril, resuelva el caso.

Art. 12. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la línea, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir estrictamente, con tal que no se opongan á las leyes del país, y que hayan sido visados por el cónsul peruano, en el lugar de donde proceden los peones. Las autoridades de la provincia prestarán á la empresa el apoyo necesario, para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir su deber.

Art. 13. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados del servicio militar, salvo en el caso de guerra nacional, en que los empleados peruanos tendrán que cumplir su deber para con su país.

Art. 14. No se exigirá á la empresa ninguna contribucion, sea ordinaria ó extraordinaria, directa ó indirecta, durante el tiempo del privilegio.

Art. 15. Se permite á la empresa construir en el puerto de Mejia, un muelle que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones, que la aduana de aquel puerto tenga á bien determinar para resguardo de los intereses fiscales. En caso que convenga al Gobierno hacer uso del muelle del ferrocarril para el servicio de la aduana ó comprarlo, se estipulará una compensacion correspondiente en el primer caso, ó se abonará su valor en el segundo, conforme á las disposiciones que se dicten posteriormente, para detallar el modo de hacer este justiprecio. Asimismo es permitido á la empresa el colocar un telégrafo eléctrico á lo largo de la línea; pero bajo la condicion de que su importe no se inclu-

la aprobacion del plano final, hasta obtener la sancion del Congreso; que el Congreso con fecha 15 de Noviembre ha dado la ley autorizando el aumento de la garantía, hasta la cantidad de quince millones de soles, facultando al Gobierno para garantizar dicho capital, con el 7 ℘ de interés anual; que se han examinado repetidas veces por los ingenieros de Estado y por el Director de Obras Públicas, los planos y presupuestos presentados, resultando comprobada su exactitud y justificado el aumento del costo indicado; facilitándose por la resolucion del Congreso, la realizacion de esta empresa que será de consecuencias tan benéficas para el país, principalmente para Arequipa, no menos que para otros importantes departamentos del sur de la República, resta solo formalizar el contrato, conforme á lo prevenido en dicha resolucion legislativa: se accede á la solicitud que hacen los señores D. Patricio Gibson y D. José Pickering, para que se confirme la concesion mencionada, aumentándose el límite de la cantidad garantizada á la cantidad arriba dicha, bajo los términos y condiciones siguientes:

Art. 1º El Gobierno concede á D. Patricio Gibson y D. José Pickering el derecho de construir y explotar un camino de hierro con máquinas de vapor, desde la costa y caleta de Mejia á Arequipa, sobre el cual gozará de privilegio exclusivo por el término de 25 años. Pasando este término, la empresa conservará la propiedad de dicho camino por 74 años mas sin privilegio.

Art. 2º D. Patricio Gibson y don José Pickering, para llevar á cabo esta empresa, tendrán derecho de formar en el país ó en el extranjero, una sociedad que tomará el título de "Compañía del Ferrocarril de Arequipa," la cual gozará de todos los derechos que corresponden ahora y se otorguen en adelante, á esta clase de asociaciones.

Art. 3º Se ofrecerán al público en el Perú, durante seis meses, veinte y cinco mil acciones de á cien soles á la par ó veinte libras esterlinas cada una, publicándose la convocatoria por dichos seis meses en los diarios de esta capital, y en los periódicos de las capitales de departamento.

Art. 4º Durante el término del privilegio, no se permitirá establecer otro ferrocarril por vapor entre el puerto de Mejia y Arequipa. Vencido el término de la concesion, es decir, cumplidos los 99 años, pasará el camino á ser del dominio del Estado, debiendo entregarse en buenas condiciones de servicio, con sus terminus, carruajes y demas útiles. El término principiará á contarse desde la fecha en que se entregue la línea al tráfico público.

Art. 5º El camino será de una sola via, teniendo los cambios convenientes en las estaciones principales y en las que fuese preciso establecer en todo el largo de la línea. Las curvas no bajarán de 150 metros de radio, y la inclinacion del talud será la natural en que por sí pueda sostenerse, empleándose cuantos ahorros sean posibles conforme al informe presentado.

Art. 6º Será construido el camino con toda la solidez que requiere su objeto, conforme á los planos presentados y modificados, segun el informe del Director de Obras Públicas, y las máquinas, coches, carros y demas material rodante, serán segun el presupuesto que presentó el ingeniero D. Oswaldo Younghusband con el trazo final de esta línea.

Art. 7º La empresa que representan D. Patricio Gibson y D. José Pickering, podrá extender ramificaciones desde cualquier otro punto de la línea principal, hasta los lugares que crea convenientes, debiendo observarse respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la línea principal. El capital que se emplee en estas ramificaciones, no entra

ni se calcula en el que garantiza el Gobierno. Dichas ramificaciones no podrán hacerse hasta despues de terminada la línea principal.

Art. 8º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes, estaciones, casas, almacenes, y demas dependencias. Si la empresa necesita algunos terrenos municipales, ó de particulares para terminus, estaciones ó cualquiera otro objeto, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos. Estos terrenos serán pagados al contado, ó directamente ó sea depositando su importe ante el juez en caso de alguna cuestion judicial, que en ningun caso puede interrumpir los trabajos.

Art. 9º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviesa la línea, serán restablecidos por la empresa, de modo que no sufran daño los propietarios ó el público; pero su costo se incluye en el capital garantizado.

Art. 10. Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas, fierro, carbon, pintura y demas útiles necesarios para construir y explotar, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio, y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la misma exencion, por solo el tiempo que dure la construccion del camino. Se entiende por víveres la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion del número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

Art. 11. Si los jefes de la aduana ó el interventor del ferrocarril, creyesen que es excesivo el número de los artículos que se piden libres de derecho para la explotacion y conservacion de la línea, despues que esté concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros, para que oyendo antes á la junta directiva del ferrocarril, resuelva el caso.

Art. 12. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la línea, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir estrictamente, con tal que no se opongan á las leyes del país, y que hayan sido visados por el cónsul peruano, en el lugar de donde proceden los peones. Las autoridades de la provincia prestarán á la empresa el apoyo necesario, para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir su deber.

Art. 13. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados del servicio militar, salvo en el caso de guerra nacional, en que los empleados peruanos tendrán que cumplir su deber para con su país.

Art. 14. No se exigirá á la empresa ninguna contribucion, sea ordinaria ó extraordinaria, directa ó indirecta, durante el tiempo del privilegio.

Art. 15. Se permite á la empresa construir en el puerto de Mejia, un muelle que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones, que la aduana de aquel puerto tenga á bien determinar para resguardo de los intereses fiscales. En caso que convenga al Gobierno hacer uso del muelle del ferrocarril para el servicio de la aduana ó comprarlo, se estipulará una compensacion correspondiente en el primer caso, ó se abonará su valor en el segundo, conforme á las disposiciones que se dicten posteriormente, para detallar el modo de hacer este justiprecio. Asimismo es permitido á la empresa el colocar un telégrafo eléctrico á lo largo de la línea; pero bajo la condicion de que su importe no se inclu-

contabilidad que se ejecuten, y examinará los balances semestrales que deben hacerse el 30 de Junio y 31 de Diciembre de cada año, con vista de los libros y cuentas de la Compañía, dando un certificado de su exactitud. En caso que del balance resulte que el Gobierno tiene que satisfacer á la empresa alguna cantidad por déficit, el interventor dará un certificado en forma que acredite esta circunstancia, y en vista de este documento el Gobierno ordenará el pago. Si el interventor encuentra que los trabajos y gastos que se emprenden, no son los naturales y convenientes, hará las observaciones oportunas á la junta administrativa de la empresa, la cual las tomará en consideracion y dará las explicaciones necesarias, para que se tomen en cuenta al determinar el pago de la garantía.

Art. 28. Todas las cuestiones técnicas y profesionales que se susciten entre el Gobierno y la empresa, se someterán á la decision de una comision compuesta de un ingeniero del Estado, y de otro de la Compañía, nombrados por ambas partes respectivamente; y en caso que estos no se puedan poner acordes en sus opiniones, se nombrará un tercero de comun acuerdo, cuya decision será definitiva. Cualquiera diferencia que pueda ocurrir sobre la inteligencia de este contrato, se juzgará con arreglo á lo que se haya estipulado en las concesiones de los ferrocarriles de Ica, de Iquique y demas semejantes, en caso que en la presente no se haya determinado claramente ó se haya omitido alguna condicion.

Art. 29. Concluida la obra del ferrocarril de Arequipa, la empresa someterá á la aprobacion del Gobierno, un reglamento para el mejor arreglo y servicio del tráfico, el cual será cumplido en todas sus partes por las autoridades de provincia. Al mismo tiempo se fijará: 1º las operaciones y deberes del interventor que nombre el Gobierno; 2º la clasificacion y conocimiento claro y preciso de los gastos de explotacion propiamente dicha, de los de conservacion y reparacion, y de los de fabricacion y reconstruccion; 3º las formalidades que debe observar para poner en conocimiento del Gobierno el resultado de las cuentas y balances semestrales, determinando el producto líquido del camino y la proporcion de este respecto del capital; y 4º la comprobacion que debe acompañar, si llega el caso de que resulte algun cargo contra el Estado por la garantía.

Art. 30. El ferrocarril de Arequipa, como las demas vias de esta clase, queda sujeto á las leyes y reglamentos generales, que se fijarán para el arreglo y policía de los caminos de fierro en la República.

Art. 31. D. Patricio Gibson y don José Pickering se comprometen á empezar la construccion del ferrocarril de Arequipa dentro de dos años, contados desde la fecha de este decreto, y á concluirlo seis años despues de haberlo empezado, sálvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor. Los empresarios darán en el término de cuatro meses, una garantía de cincuenta mil soles para asegurar el cumplimiento de esta obligacion, cuya suma pagarán como multa, en caso de que no llenen el compromiso que contraen. Y si esta fianza no se constituye dentro de cuatro meses, contados desde la fecha, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó de la garantía de una ó mas casas respetables de comercio, de hecho se tendrá por cancelado y sin efecto alguno este contrato.

Art. 32. Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años de la concesion, el Gobierno hará reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios, y la empresa tendrá la obligacion de mantenerla en el mas perfecto estado de conservacion, hasta que se entregue á los agentes del Gobierno.

Art. 33. Si por cualesquiera causas, exceptuándose los casos fortui-

compras ni contratas, que afecten al capital de la empresa. Este agente podrá serlo el Ministro Diplomático del Perú en el lugar donde se establezca la sociedad, ó cualquiera otra persona que con tal objeto nombre el Gobierno.

Art. 23. El Gobierno concede al ferrocarril de Arequipa, en virtud de la disposicion legislativa citada, la garantía nacional del interés de siete por ciento anual, despues de deducidos los gastos de explotacion, por el término de veinticinco años hasta el máximun de quince millones de soles ó sea tres millones de libras esterlinas, que se ha fijado como capital necesario para la construccion de esta línea con todas sus dependencias y material rodante. La garantía empezará á correr por la mitad del capital señalado cuando la línea sea abierta al tráfico público en su primera seccion; correrá por las tres cuartas partes del capital, cuando sea concluida la segunda seccion, y se hará efectiva sobre todo el capital, cuando el ferrocarril esté definitivamente concluido con sus estaciones, maestranzas, muelle, talleres, oficinas, material rodante y demas dependencias. Queda afecto con especialidad á la seguridad de esta garantía, el sobrante de la venta del guano de las islas de Chincha, que se haga en Europa, despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional á que debe responder, segun las contratas vigentes.

Art. 24. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del capital invertido en la construccion del ferrocarril, no excediendo de los quince millones de soles citados, se deducirán de las entradas generales, los gastos de explotacion, conservacion y reparacion, entendiéndose desde ahora por estos gastos, el pago de un director en Arequipa ó Mejia, un ingeniero, un inspector, un tenedor de libros y demas empleados subarternos, necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril: gastos de combustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo, y todos los demas gastos que se ocasionen, ó para reponer el consumo lento de las cosas, ó las que se pierdan por causas extraordinarias, y que no dependen de la mala construccion de la via ó material rodante. El déficit por el cual pueda quedar responsable el Erario, será pagado á la empresa en Lóndres, al fin de cada seis meses, por medio de los agentes financieros del Gobierno, treinta dias despues de haberse fijado el importe del déficit, con las formalidades y autenticidad necesarias. Las ganancias ó pérdidas que hubiere en el cambio de los soles por libras esterlinas, serán por cuenta de la Compañía: así que, el cómputo del déficit, se hará en soles, reduciéndolos á libras esterlinas, al cambio corriente del dia; entendiéndose que la ley de los soles será la actualmente vigente. Pero si resulta que el costo de todo el camino con sus accesorios, segun los presupuestos, fuese menor de los quince millones de soles, el Gobierno solo garantizará el interés sobre el capital que efectivamente se invirtiere.

Art. 25. Luego que el camino produzca mas de un diez por ciento anual de beneficio, repartible en dividendos, el exceso se entregará al Estado, hasta reembolsarlo de las sumas que haya pagado para cubrir la garantía.

Art. 26. La garantía de siete por ciento cesará de hecho, si el camino produce el siete por ciento por dos años consecutivos, sin perjuicio de pagar al Estado lo que hubiese gastado por la garantía.

Art. 27. El Gobierno nombrará tambien un interventor, residente en Arequipa, que tendrá derecho á asistir á las juntas de la direccion administrativa, y de los agentes locales de la empresa. Este interventor deberá tener un conocimiento exacto de todas las operaciones de

contabilidad que se ejecuten, y examinará los balances semestrales que deben hacerse el 30 de Junio y 31 de Diciembre de cada año, con vista de los libros y cuentas de la Compañía, dando un certificado de su exactitud. En caso que del balance resulte que el Gobierno tiene que satisfacer á la empresa alguna cantidad por déficit, el interventor dará un certificado en forma que acredite esta circunstancia, y en vista de este documento el Gobierno ordenará el pago. Si el interventor encuentra que los trabajos y gastos que se emprenden, no son los naturales y convenientes, hará las observaciones oportunas á la junta administrativa de la empresa, la cual las tomará en consideracion y dará las explicaciones necesarias, para que se tomen en cuenta al determinar el pago de la garantía.

Art. 28. Todas las cuestiones técnicas y profesionales que se susciten entre el Gobierno y la empresa, se someterán á la decision de una comision compuesta de un ingeniero del Estado, y de otro de la Compañía, nombrados por ambas partes respectivamente; y en caso que estos no se puedan poner acordes en sus opiniones, se nombrará un tercero de comun acuerdo, cuya decision será definitiva. Cualquiera diferencia que pueda ocurrir sobre la inteligencia de este contrato, se juzgará con arreglo á lo que se haya estipulado en las concesiones de los ferrocarriles de Ica, de Iquique y demas semejantes, en caso que en la presente no se haya determinado claramente ó se haya omitido alguna condicion.

Art. 29. Concluida la obra del ferrocarril de Arequipa, la empresa someterá á la aprobacion del Gobierno, un reglamento para el mejor arreglo y servicio del tráfico, el cual será cumplido en todas sus partes por las autoridades de provincia. Al mismo tiempo se fijará: 1º las operaciones y deberes del interventor que nombre el Gobierno; 2º la clasificacion y conocimiento claro y preciso de los gastos de explotacion propiamente dicha, de los de conservacion y reparacion, y de los de fabricacion y reconstruccion; 3º las formalidades que debe observar para poner en conocimiento del Gobierno el resultado de las cuentas y balances semestrales, determinando el producto líquido del camino y la proporcion de este respecto del capital; y 4º la comprobacion que debe acompañar, si llega el caso de que resulte algun cargo contra el Estado por la garantía.

Art. 30. El ferrocarril de Arequipa, como las demas vias de esta clase, queda sujeto á las leyes y reglamentos generales, que se fijarán para el arreglo y policía de los caminos de fierro en la República.

Art. 31. D. Patricio Gibson y don José Pickering se comprometen á empezar la construccion del ferrocarril de Arequipa dentro de dos años, contados desde la fecha de este decreto, y á concluirlo seis años despues de haberlo empezado, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor. Los empresarios darán en el término de cuatro meses, una garantía de cincuenta mil soles para asegurar el cumplimiento de esta obligacion, cuya suma pagarán como multa, en caso de que no llenen el compromiso que contraen. Y si esta fianza no se constituye dentro de cuatro meses, contados desde la fecha, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó de la garantía de una ó mas casas respetables de comercio, de hecho se tendrá por cancelado y sin efecto alguno este contrato.

Art. 32. Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años de la concesion, el Gobierno hará reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios, y la empresa tendrá la obligacion de mantenerla en el mas perfecto estado de conservacion, hasta que se entregue á los agentes del Gobierno.

Art. 33. Si por cualesquiera causas, exceptuándose los casos fortui-

tos ó de fuerza mayor, se suspendieren los trabajos del ferrocarril, durante seis meses, se entenderá, hasta que se recomiencen dichos trabajos, que se ha suspendido igualmente la garantía del Gobierno por todas las millas hechas. Si la suspension del trabajo excediere de un año, cesan completamente todos los derechos y privilegios concedidos por este contrato; exceptnándose tambien los casos fortuitos y de fuerza mayor.

Art. 34. La empresa depositará en la Direccion de Obras Públicas el plano y perfiles de este camino, al mismo tiempo que presta la garantía á que se refiere el artículo 31. No podrá variarse la direccion general de la línea, sin prévia aprobacion del Gobierno.

Art. 35. Estando obligada la empresa á principiar los trabajos del ferrocarril, dentro de dos años, contados desde la fecha de este decreto, y á concluirlo seis años despues; se declara que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse concluidos los terminus, talleres, almacenes y oficinas, pues de lo contrario, y sin perjuicio de correr los veinticinco años de la garantía y hacerse efectiva la multa convenida, la empresa será obligada al cumplimiento de su deber conforme á las leyes del país.

Art. 36. La compañía tendrá la obligacion de contribuir con todos sus medios, para que se efectúe la continuacion de la línea actual á Lampa, Puno y Cuzco; pudiendo hacer los estudios preliminares con tal objeto, sirviendo de base para ello las condiciones de los contratos que para los trazos de la misma especie de las líneas en proyecto estipule el Gobierno, de conformidad con la ley últimamente dictada por el Congreso sobre ferrocarriles.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes; y pásese este expediente á la Tesorería departamental para el otorgamiento de la correspondiente escritura. — Rúbrica de S. E. — GOMEZ SANCHEZ.

Vista fiscal.

Lima, Enero 4 de 1867.

Excmo. Señor.

El Fiscal general dice: que en virtud de las resolnciones legislativas de 9 de Octubre de 1850 y 28 de Enero de 1863, se expidió el decreto de 12 de Junio del mismo año de 63, concediendo á D. Patricio Gibson y á D. José Pickering el derecho de construir y explotar, con privilegio exclusivo para 25 años y propiedad para 22, un ferrocarril entre Arequipa y otro cualquiera punto de la costa de Islay á Mejia. — El Gobierno garantizó, por las cláusulas 15 y 16, el interés de 7 ℘ anual en 15 años sobre el máximo capital de $ 10.170,639 ó $ 18.138,491 20 cts. reservándose la facultad de retirar la garantía si hecho el trazo final, resultase mayor el presupuesto de gastos.

Por haber excedido aun del doble del presupuesto el trazo final, se decretó en 28 de Mayo de 1864 que se diese cuenta al Congreso; y este autorizó en 15 de Noviembre de ese año el aumento de la garantía hasta 15.000,000 de soles.

Con tal antecedente se expidió el nuevo decreto supremo de 10 de Diciembre de 1864, concediendo á Gibson y Pickering para 99 años con privilegio exclusivo en los 25 primeros, el expresado derecho de construir y explotar el ferrocarril entre Mejia y Arequipa, garantizándoles la utilidad de 7 ℘ anual sobre 15.000,000 de soles, quedando obligados los empresarios á empezar el ferrocarril dentro de 2 años desde esa fecha, y á concluirlo 6 años despues; garantizando esta obligacion con 50,000 soles que sufrirán por multa, y teniéndose por cancelado el contrato, si durante 4 meses no prestaran esa garantía (art. 31.) Se declaró además que, cesarian completamente todos los

derechos y privilegios concedidos si se suspendia el trabajo por mas de un año (art. 33) y que en los 6 años señalados para la conclusion del ferrocarril deberia acabarse tambien los terminus, talleres, almacenes y oficinas, pena de incurrir en la multa, sin perjuicio de obligarles al cumplimiento de esos deberes (art. 35.) Este decreto sirvió de minuta á la escritura que se extendió á los dos dias.

Si no se atendiese á que es un privilegio el concedido, ni á otras circunstancias correlativas, se diria que los efectos de las estipulaciones indicadas se limitan á solo imponer multa á los empresarios en los casos de no principiar y de no concluir el camino dentro de los términos señalados, á obligárseles tambien á concluir las obras que hubieran dejado pendientes sin embargo de haber concluido el camino y á caducar de hecho el contrato, con todos sus derechos y privilegios, en los dos únicos casos de no otorgarse la garantía de 50,000 soles dentro de 4 meses, ó de suspenderse los trabajos del ferrocarril por mas de un año.

Mas si se considera: — 1º Que en materia de privilegios, es un principio fundado en propia naturaleza, que caducan las concesiones, si no se empieza á usarlas en el plazo señalado, salvo estipulacion contraria, y 2º Que en él está concretado especialmente por el artículo 35 la facultad de obligar á los empresarios, como que pueden ser eficazmente obligados al cumplimiento de sus deberes, sin perjuicio de pagar la multa, no solo el caso de haber concluido el camino, pero dejando pendientes algunas obras; se comprende con claridad que en el otro caso de no haberlo principiado, segun el artículo 31, se incurre en la multa allí establecida y rige desde entonces la regla general de cesar el privilegio. Cabe la multa, para repararse el mal de haber impedido que otros empresarios acometiesen la obra durante el tiempo vencido, y para escarmentar á los que negocien con privilegios sin los medios, y aun sin la voluntad de construir las obras proyectadas. Y tiene juntamente lugar la caducidad de las concesiones, porque sería un absurdo suponer el imposible de poder ser obligado eficazmente un empresario á gastar 15.000,000 de soles en la construccion de un camino que no le conviene ó para cuyos gastos carece de fondos.

Por esta razon y visto que los concesionarios Gibson y Pickering no han puesto mano á la construccion del ferrocarril durante los dos años que pasaron el 10 de Diciembre de 1866, es manifiesto que han incurrido en la multa de 50,000 soles que garantizaron los comerciantes relacionados en la contrata que la Tesorería ha pasado á esta Fiscalía y que han cesado los derechos y privilegios concedidos, por el lapso del tiempo en que debió principiar á ejecutarlos.

En esta situacion aparece un escrito que con fecha 5 de Noviembre de 1866 han dirigido desde Lóndres unos caballeros que se dicen directores de la Compañía de ferrocarriles del Perú solicitando de V. E. la próroga de un año sobre los términos concedidos para la construccion del ferrocarril de Arequipa, y para la del otro entre Pisco é Ica. Alegan por fundamento que la condicion política interna del Perú, y mas la condicion externa para con España, junto con el pánico del mercado monetario de Lóndres, los han puesto en la imposibilidad de realizar todas las acciones de la compañía que establecieron desde Mayo de 1865.

Respecto del ferrocarril entre Pisco é Ica, ya expuso lo conveniete este ministerio con fecha 9 del que rige en vista de un recurso semejante que elevó D. José Boza, único á quien se concedió esa obra por decreto supremo de 27 de Mayo de 1864.

Cualesquiera que hayan sido los

convenios celebrados entre el concesionario Boza y los que se llaman directores en Lóndres, ninguna accion ni personería tienen estos ante el Gobierno; tanto porque no se han presentado á V. E. ni V. E. ha reconocido esos convenios, suponiendo que en ellos se les hubiese trasmitido el dominio, cuanto porque el mismo concesionario Boza afirmaba en personería vigente el haberse reservado por esos convenios su representacion exclusiva ante el Gobierno.

Contrayéndose ahora este ministerio á la accion de dichos directores, acerca del ferrocarril de Arequipa, no halla tampoco razones que le favorezcan en personería ni en intencion.

Por el artículo 2º del supremo decreto de 10 de Diciembre de 1864 se declaró: que los concesionarios D. Patricio Gibson y D. José Pickering tenian derecho de formar dentro ó fuera del país una sociedad nacional con el título de "Compañía del ferrocarril de Arequipa." Por el artículo 21 se declaró igualmente que los expresados D. Patricio Gibson y D. José Pickering podian trasmitir, vender ó hipotecar en el todo ó en parte sus derechos, dando aviso al Gobierno de cualquiera enagenacion ó gravámen, para que por parte del Estado se pudiera usar del derecho de preferencia que se le reservaba. Por el artículo 22 debian los concesionarios Gibson y Pickering poner en conocimiento del Gobierno la organizacion de la Compañía del ferrocarril de Arequipa, tan luego como la estableciesen, y el Gobierno nombraria desde entonces un representante con dérecho de asistencia á todas las juntas que celebrasen los directores, y sin cuyo conocimiento no podrian hacerse compras, ni contratas que afecten el capital de la empresa.

No constando que se haya dado al Gobierno ningun aviso de la organizacion de esa sociedad, ni que se haya establecido el directorio con el representante nacional, ni que los únicos concesionarios Gibson y Pickering hayan trasmitido ó compartido sus derechos á esos que se llaman directores, ni que estos se hallen reconocidos por el Gobierno; es concluyente que sean cuales fuesen los pactos que existian particularmente entre ellos y los concesionarios, no se debe ni se puede ahora admitir que tales directores, sin exhibir ninguna credencial, sean los legítimos representantes de D. José Pickering y de D. Patricio Gibson.

Sin embargo, el Fiscal general pasa á examinar las razones que se aducen para la próroga. Mas no se entienda que con este acto se reconoce accion alguna en los titulados directores; se entra en el exámen, solo para que se vea que con absoluta abstraccion de las personas, se toman en consideracion todas las razones, de donde quiera que vengan para proceder con entera justicia.

Del éxito feliz ó desgraciado que haya podido tener el medio que quisieran voluntariamente emplear Pickering y Gibson, para adquirir fondos dentro ó fuera del país por medio de una sociedad que el Gobierno no les impuso, no resulta ningun derecho en los concesionarios para que se alteren las bases con que se les otorgó el privilegio.

La condicion de la política interna del Perú no podia obstar á que se principiasen los trabajos del ferrocarril, ni dar ocasion á desconfianzas, supuesto que el Gobierno de la Restauracion habia declarado desde su inauguracion en Arequipa, que quedaban subsistentes conforme á las leyes, todos los actos del Gobierno de Lima anteriores al 7 de Marzo de 1865, lo cual importaba ratificar y poner á cubierto de todas las eventualidades, la concesion que del ferrocarril de Arequipa se hizo en 10 de Diciembre de 1864.

Menos puede alegarse como caso contingente impeditivo, la condicion de la política externa para

con España. Cuando contrataban Gibson y Pickering, hacia ocho meses que la República estaba sufriendo hostilidades; y cabalmente entonces reforzada y mas amenazante la escuadra enemiga en las aguas de la República, hacia cuatro dias de haberse declarado por una ley, que serian traidores á la patria los que no hicieran la guerra de recursos á los invasores. No ha sido pues una novedad supervinienie para los concesionarios, la condicion externa del Perú.

Por último y en cuanto á los hechos, notorio es que el comercio ha egercido libremente su accion trayendo y llevando cuanto ha convenido al país.

Si por lo expuesto es evidente la plena justicia con que V. E. puede mandar que se haga efectiva la multa, y declarar que han cesado todos los derechos y privilegios concedidos en 10 de Diciembre de 1864 á Gibson y Pickering; esta conviccion del perfecto derecho con que puede el Gobierno proceder no impide que en consideracion á la importancia del ferrocarril de Arequipa, se ejercite la equidad del Gobierno, concediendo la próroga de un año á los concesionarios don Patricio Gibson y D. José Pickering, equidad tanto mas grave cuanto es sabido que este último tiene en liquidacion sus negocios. Mas esta próroga de nueva gracia no puede perjudicar al Fisco que ya ha ganado la multa; ni excusar que se renueve la garantía, para lo sucesivo; ni impedir que se declare que cesarán todos los otros privilegios conforme al artículo 33, si durante el año que espirará en 10 de Diciembre del actual 67, continúan suspendidos los trabajos del ferrocarril, que debieron principiarse antes del 10 de Diciembre de 1866. — URETA.

Se garantiza el 7 % sobre el capital indispensable.

MARIANO I. PRADO

PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

Art 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para la formacion de una compañía anónima que se encargue de construir un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y el puerto de Mejia ó el de Islay.

Art. 2º Para la organizacion de esta compañía nombrará el Gobierno, desde luego, un Directorio provisional que se encargue de formar el presupuesto de la obra y los estatutos de la compañía, y de admitir las acciones correspondientes.

Art. 3º El Gobierno garantizará á la compañía el interés de 7 % sobre el capital indispensable para la construccion del ferrocarril, con sujecion á la ley de 15 de Noviembre de 1864.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones en Lima, á 10 de Julio de 1867.—JOSÉ JACINTO IBARRA, Presidente.—FEDERICO LUNA, Secretario.

Al Presidente Provisorio de la República.

Lima, Julio 12 *de* 1867.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese.—MARIANO I. PRADO. — PEDRO JOSÉ SAAVEDRA.

Directorio provisional nombrado.

Lima, Agosto 16 *de* 1867.

Estando el Gobierno autorizado por la ley de 10 de Julio último para la formacion de una compañía anónima que se encargue de construir un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y el puerto de Mejia ó el de Islay; y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º de la misma ley;

Se resuelve:

Que para componer el Directorio

provisional que debe encargarse de formar el presupuesto de la obra y los estatutos de la compañía y de admitir las acciones, se nombra á los ciudadanos D. Juan Mariano Goyeneche, Dr. D. Francisco G. Calderon, Dr. D. Armando de La-Fuente, D. Manuel Moscoso Melgar y D. Emilio Rivera.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Propuesta de D. Enrique Meiggs para construir el ferrocarril.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, empresario de ferrocarriles, ante V. E. con el debido respeto digo: que estando anulada la concesion hecha á los señores D. Patricio Gibson y don José Pickering para construir la línea de Arequipa á Mejia, y hallándose V. E. plenamente facultado por resolucion legistativa de 9 de Octubre de 1860, para celebrar la contrata en los términos y bajo las condiciones que estime mas convenientes á los intereses fiscales, propongo á V. E. llevar á cabo la enunciada obra, bajo las siguientes condiciones:

1ª Me obligo á construir un ferrocarril de la ciudad de Arequipa al puerto de Mejia, todo conforme á los planos levantados por los ingenieros del Estado señores Blume y Echegaray, observando las modificaciones últimamente introducidas en ellos por el cuerpo de ingenieros, y que se insertarán en la escritura correspondiente, como parte y base esencial del contrato.

2ª Todos los trabajos y obras de la línea y de todas sus dependencias, especificados en dichos proyectos y modificaciones, se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre para ese efecto.

3ª Me obligo á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de tres años, que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de aquel en que se firme la correspondiente escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

4ª Me obligo á asegurar y garantir el uso público y la construccion de la obra, hasta seis meses despues de concluida y entregada; quedando responsable, durante ese tiempo, á reparar á mi costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion, pero no los motivados por los mismos casos fortuitos indicados en el artículo anterior.

5ª Todos los útiles, herramientas y máquinas que se introduzcan para la obra, serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, debiendo yo justificar que se destinan al camino. Tambien se concede la misma exencion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, en caso de que no sean suficientes las cantidades depositadas, y con la condicion de que las exportadas no excedan al volor de dichos útiles.

6ª Serán igualmente libres de todo gravámen fiscal y municipal, mientras dure la construccion de la línea, los víveres y demas artículos necesarios para los operarios, trabajadores y empleados.

7ª Dichos empleados, operarios y trabajadores estarán durante la obra hasta que esta sea entregada al Estado, libres y exentos de reclutamiento, de todo alistamiento militar, servicio cívico ó concejil.

8ª Los contratos celebrados entre el empresario con operarios, dependientes y peones, surtirán todos sus efectos, siempre que no se opongan á las leyes del país, y estén certificados por el Ministro ó Cónsul peruano residente en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Supremo Gobierno á

interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

9ª Es igualmente obligacion del Supremo Gobierno promover y sostener los expedientes de expropiacion y allanar todas las dificultades que ofrezca la adquisicion de terrenos necesarios para la via, estaciones, paradas y desvíos y demas dependencias, así como para facilitar el tránsito de los materiales y útiles que deban atravesar propiedades particulares.

10. Es tambien obligacion del Supremo Gobierno facilitar lugares para la ocupacion temporal, en hacer viviendas y provedurías para empleados, operarios y peones, mientras dure la obra.

11. El empresario tiene la facultad para tomar y conducir, de cualquier manantial de agua, y especialmente de la ensenada y de la Acéquia Grande, el agua necesaria para el consumo de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, etc.

12. El precio de construccion de la via, estaciones y dependencias, máquinas y carros, y demas útiles especificados en las bases propuestas por la comision de ingenieros, es de doce millones de soles, cuyo pago se verificará por el Supremo Gobierno en el órden y forma siguiente.

El Supremo Gobierno pondrá en uno de los bancos de la capital ó en poder de uno de los consignatarios del huano de Lima, ó de Francia, Inglaterra ó los Estados Unidos, y en calidad de depósito, la suma de dos millones de soles que se invertirán precisamente en la compra de rieles, maderas, herramientas y demas materiales y útiles necesarios, cuya compra se hará bajo mi órden é inspeccion ó de mi apoderado, siendo de cargo del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se le presenten y que deben ser certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros residentes en los lugares donde se realicen las compras; los diez millones restantes me serán abonados en partidas mensuales, correspondientes al número de millas trabajadas en cada mes y en la proporcion siguiente: setenta mil soles por cada milla de camino abierto listo para recibir rieles y treinta mil soles por cada milla de rieles colocados y fijos; debiendo yo presentar para el efecto el correspondiente certificado del ingeniero ó ingenieros á quienes se encargue la inspeccion de la obra.

13. El empresario se compromete á pagar la multa de veinte mil soles por cada mes que exceda de los tres años de plazo, estipulado en la condicion 3ª, y el Supremo Gobierno se compromete por su parte á abonar al empresario veinte mil soles por cada mes de menos de los indicados tres años.

14. Si por cualquier acontecimiento el Supremo Gobierno dejase de pagar dos mesadas consecutivas, ocasionando con esta falta la paralizacion del trabajo, é irrogando perjuicios al empresario, queda este facultado, ó bien para suspender la obra sin renunciar por ello á su derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima y los daños y perjuicios que experimente, ó á continuarla hasta su terminacion buscando capitales, y explotar por su cuenta el ferrocarril, hasta ser cubierto de la suma total que se le adeude, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que haya sufrido, hipotecándosele para este efecto y desde ahora para entonces todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa, y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca especial, la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

15. Los desacuerdos que sobre la inteligencia y aplicacion de este

contrato puedan suscitarse entre el empresario y el Supremo Gobierno, se resolverán por los tribunales de la República, conforme á las leyes nacionales.

Por tanto:—A V. E. suplico, que teniendo por presentada esta propuesta, que seguramente es la mas aceptable de las que hayan podido hacerse, se sirva acogerla, si así lo estima conveniente.

Lima, Marzo 31 de 1868.—ENRIQUE MEIGGS.

Desechadas las propuestas se indican nuevas bases.

COMISION CENTRAL DE INGENIEROS.

Lima, Marzo 31 *de* 1868.

Al Ilmo. Sr. Gran Mariscal, Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

La comision ha examinado con cuidado las tres propuestas para la construccion del ferrocarril de Arequipa que le han sido sometidas, á saber: la de D. R. H. Beddy, D. B. Bates y D. E. Harmsen, y despues de discutirlas ámpliamente, opina que se fundan en bases enteramente distintas, tanto técnica como económicamente, y que ademas, son en parte tan vagas, que no ofrecen la garantía apetecible para la pronta y segura realizacion de la obra; es inútil compararlas entre sí y entrar en detalles respecto á ellas; por lo tanto, parece preferible que todos los proponentes se sujeten á ciertas bases que á juicio de la comision son las que conviene adoptar en el presente caso; estas bases son las siguientes:

ESPECIFICACION.

A. *Trabajos de formacion del camino.*

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen catorce piés.

En excavacion de roca sólida doce piés á un pié mas abajo de la gradiente.—En estas excavaciones se sacará siempre el material un pié mas abajo de la gradiente.

2. Los socavones tendrán 16 piés de ancho y 19 de alto, contados desde la cima del arco hasta un pié mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el material, como en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socavones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida; en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un seis por ciento de la altura.

5. Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo, ó de piedras.

6. La gradiente máxima será de 3 ℘ en curvas de menos de novecientos piés de rádio, y de 4 ℘ en los demas casos.

7. El rádio mínimo de las curvas, será de trescientos cincuenta y dos piés.

8. Los viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

9. No hay necesidad de lastrar el camino, pero los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion pueden hacerse en piedra seca, sujetos como en toda otra parte, á la prevencion que menciona el artículo 2º F.

B. *La via.*

1. Ancho de la via entre los rieles cuatro piés ocho pulgadas y media.

2. Forma del riel, la que se denomina T.

3. Peso del riel sesenta y tres libras por yarda.

4. Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de veinte libras el par, cuando menos, eseguradas con cuatro tornillos de siete octavas pulgadas de diámetro (*Fish plates, suspended joints.*)

5. Planchas de junturas (*sole plates,*) de siete pulgadas en cuadro, cuatro y tres octavos de pulgada de grueso, de fierro dulce.

6. Cruceros y puntas de acero de Bessemer.

7. Pernos americanos hechos por máquina.

8. Durmientes de ocho piés por ocho pulgadas y cinco pulgadas, de roble, pellin, alerce, ciprés ó California Redwood.

9. La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

10. Los durmientes se colocarán á dos piés seis pulgadas de centro á centro, y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. *Estaciones.*

I. En las estaciones terminales, el edificio para la carga será separado del de pasajeros.

II. La estacion de Mejia tendrá:

Un edificio que contenga:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera clase y otros para los de segunda, en departamentos separados para los pasajeros que llegan y los que se van.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas para recibir y entregar equipajes, separadas, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Dos departamentos de *restaurant* de primera y segunda clase.

6º Lugares excusados para pasajeros de 1ª y 2ª clase, separados y los de los hombres separados de los de mujeres.

7º Orinarios para pasajeros de 1ª y 2ª clase, separados.

8º Un lugar exterior especial para los coches que conducen de la ciudad y llevan á ella pasajeros, tanto en el departamento de llegada, como en el de salida.

9º Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas, para todos los empleados.

10. Un salon amueblado para el Director.

11. Un edificio para carga, con departamentos separados para recibir y entregar; las oficinas de servicio y las balanzas necesarias.

III. Un edificio para acomodar á lo menos diez locomotoras con sus fosas, tanques y aparatos del caso.

IV. Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y la maquinaria necesaria, y viviendas para maquinistas y fogoneros.

V. Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

VI. Un edificio ó corral para carbon y leña.

VII. Los tanques necesarios, de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno 2,000 galones con sus aparatos.

VIII. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados, patente Fairbank.

IX. Una tornamesa de cincuenta piés de diámetro, de la patente de Sellers de Filadelfia.

X. Una ramada para los carros.

XI. Embarcadero en rampa, para bestias.

3. La estacion en Arequipa, será como la de Mejia, con la diferencia que faltará el taller para compostura de locomotoras, y el de los carros y que el edificio para locomotoras se hará para acomodar solo cuatro.

4. Todos los edificios serán de paredes de albañilería ó de fierro, con techos de fierro.

5. En el camino se colocarán los

tanques necesarios, con sus bombas y demas aparatos.

D. *Material rodante.*

1º Diez locomotoras americanas, de primera clase, para carbon bituminoso, "Bissles safety truck" y con los últimos adelantos, y capaces de arrastrar de subida cincuenta toneladas netas de carga, es decir, fuera del peso propio y de los carros, y á razon de diez millas por hora, sobre gradientes de cuatro por ciento combinadas con curvas de trescientos cincuenta y dos piés de rádio.

Todos los coches y wagones tendrán dos "Bogies" de cuatro ruedas cada uno, y los coches serán para sesenta pasajeros cada uno.

2º Ocho coches para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos y algunos con lugar excusado.

Dos coches mixtos.

Doce coches de segunda clase, algunos con lugar excusado.

3º Sesenta carros americanos abiertos, con bordes en esqueleto, de ocho ruedas, para conducir cada uno, cuando menos, diez toneladas de carga.

4º Veinte carros de plataforma; en lo demas como los de esqueleto.

5º Cinco carros cerrados para equipajes.

6º Diez carritos de mano.

7º Las ruedas de toda clase han de ser "cast iron chilled wheels."

8º Ocho carros de ganado, para caballos especialmente.

9º Telégrafos de soga en los coches.

E. *Muelle en Mejia.*

1º El muelle será del sisma "Mitchell" y tendrá dos mil piés de largo, y treinta piés de ancho, con una T al extremo, de sesenta piés de largo por treinta piés de ancho y una tornamesa.

2º Tendrá un pescante para levantar un peso de diez toneladas, dos para cinco toneladas cada uno, y tres para tres toneladas.

3º Ademas habrá dos pescantes sobre ruedas, para dos y media toneladas.

4º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

5º Se unirá el muelle por medio de una plataforma movible con una plataforma sobre boyas de cajon, hechas de hierro, de ochenta piés de largo por treinta de ancho, anclada en sus cuatro puntas, paralela al muelle, — "landing stage."

6º En la rada se colocarán veinte boyas de hierro, ancladas por medio de tornillos de "Mitchell." Este mismo anclaje se usará para el "landing stage."

F. *Prevenciones generales.*

1º El plano de la nueva poblacion será levantado por órden y á costa del empresario y sometido á la aprobacion del Gobierno, no pudiendo ser variado despues.

2º Los planos para puentes, estaciones, muelles y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al Gobierno para su aprobacion.

3º Todo el material que se emplee, será de la mejor calidad.

4º El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

5º Todas las medidas mencionadas en estas bases son inglesas.

Iltmo. S. M.—FEDERICO BLUME.—ALEX E. PRETICE.—GERRIT S. BACKUS.

Informe del Tribunal Mayor de Cuentas.

Excmo. Señor.

Al Tribunal le es sensible no poder dar cumplimiento al decreto que precede; pero cree que V. E. encontrará fundada su excusa. Leido todo este expediente no ha encontrado nada que sea de su competencia.

Por de contado es incompetente

para hablar de la parte técnica de la construccion de un ferrocarril. En la parte económica de una empresa de este género, aunque oficialmente no sea de su competencia, podria dar alguna opinion, bien que incompleta; pero ni aun esa opinion puede formarse, porque falta para ello un cuadro comparativo de las propuestas que se han presentado: cuadro que no se puede formar, porque las propuestas parten cada una de diversa base.

Con lo expuesto cree el Tribunal que V. E. se servirá excusarlo del informe ordenado. Y ya que ha leido este expediente, se permitirá advertir, que hay en él una propuesta de D. Enrique Meiggs, la que está agregada sin providencia alguna, y sobre la que nada han dicho los funcionarios á quienes se ha oido en el asunto.

Lima, Abril 6 de 1868.—José Favio Melgar.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Se han presentado al Gobierno proponiendo la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa, D. Eduardo Harmsen, del comercio de esta ciudad, en Setiembre de 1867, en Febrero y Marzo de este año D. Roberto H. Beddy, D. Benjamin E. Bates y D. Enrique Meiggs y en 6 del corriente D. Juan Dockendorff y Cª Los proyectos y propuestas de los tres primeros han sido examinados por el Directorio Provisional creado por el último Congreso en 10 de Julio de 1867 y por la comision central de ingenieros, cuyos informes han sido expedidos en 12 de Noviembre del año pasado y en 30 de Marzo último, y pueden servir para ilustracion del asunto.

Las propuestas de Meiggs y Dockendorff no han sido aun estudiadas ni examinadas. Bates ofrece hacer el camino por 7.000,000 de soles; Dockendorff y Meiggs por 12; Harmsen partiendo de la base de la formacion de una compañía, en que se asocie el Gobierno, propone que este emita cuatro millones de soles en bonos, abonando un interés de 7 ℘ con su amortizacion de 4 ℘ anuales, y Beddy sobre la misma base y la de privilegio, pide ocho millones de soles con varias otras condiciones exigidas lo mismo que en las demas propuestas.

No debiendo considerarse todas ellas sino como base ó minuta para organizar un contrato, el Gobierno se halla expedito para presentar por su parte las que crea mas legales, útiles, garantidas y realizables, cuidando sobre todo que tanto el contrato como la ejecucion de la obra, no queden en proyectos vanos y promesas estériles y sin cumplimiento en favor de los pueblos como otros muchos que forman ya un gran volúmen en nuestras colecciones oficiales. Por grandes y crecidas que parezcan las sumas que la nacion invierta en caminos, sean de fierro ó de herradura, sus resultados nunca serán infructíferos ni perdidos para el desarrollo y progreso de la industria y el comercio en todos sus ramos.

La mayor dificultad que podia presentarse para plantificar el camino proyectado, sería la carencia de facultad para celebrarlo comprometiendo el tesoro nacional; pero esa dificultad está salvada por varias leyes. El Congreso autorizó ámpliamente al Ejecutivo por la ley de 9 de Octubre del 60, para la construccion de un ferrocarril entre Islay y Arequipa. Por otra de 28 de Enero del 63, concedió la garantía de 7 ℘ al capital que se invierta, convocándose para ello propuestas. Por otra ley de 64, extendió esa garantía hasta 15.000,000 á favor del mismo ferrocarril. Ultimamente el Congreso del 67 dió la ley anteriormente citada de 10 de Julio del 67.

Tiene, pues, V. E. extendidas sus facultades hasta el máximun del valor que pudiera costar la empresa.

Arreglado á estas leyes, expidió el Gobierno varios decretos, órdenes y resoluciones para la ejecucion de la obra, hasta que se verificó el contrato con D. Patricio Gibson y D. José Pickering en 12 de Diciembre del 64. Pero los contratistas no cumplieron con lo estipulado y el Gobierno dictatorial declaró terminado el contrato y Gibson y Pickering incursos en la multa á que estaban obligados en caso de inejecucion de las condiciones pactadas. De esta medida se querellaron por despojo ante la Corte Suprema. Si el Gobierno les hubiese faltado, no alcanzarian las islas de Chincha y de Lobos para responder por los daños y perjuicios que le hubiesen reclamado con la audacia é impudencia acostumbradas en tales casos.

Sin embargo, como los sucesos pasados deben servir de leccion para los posteriores, el Fiscal considera necesario que se traingan á la vista de V. E. todos los antedentes del mencionado contrato, para aceptar aquellos artículos y condiciones, que no deben omitirse en los que el Gobierno celebre á nombre de la nacion.

El Fiscal prescinde de entrar en la parte artística de la obra que ha sido desempeñada por la comision central de ingenieros y que ha establecido las bases generales, que á su juicio conviene adoptar en este caso; pero no se cree excusado de exponer la parte legal á que tanto el Gobierno como los particulares deben ajustar los contratos que celebren; por ello hará las indicaciones generales, que nacen del espíritu ó texto de las leyes, con vista de algunas condiciones exigidas por algunos de los empresarios.

La responsabilidad por la destruccion ó tropiezos que provengan de vicios, culpas ó defectos en la obra, por motivo de su construccion, no deben circunscribirse á seis meses, sino á los cinco años indicados en el artículo 1664 del Código Civil, ó al menos á un tiempo que baste para descubrir sus vicios é irregularidades esenciales.

Al concederse la exencion de derechos de importacion de materiales, útiles, víveres, enseres ú otras cosas necesarias para la construccion del ferrocarril, oficinas, estaciones, etc. lo mismo que los derechos de exportacion de pastas, debe hacerse la enumeracion y clasificaciones convenientes y precisas. A la sombra de estas exenciones generales, se han cometido algunas veces graves abusos, denunciados por la prensa. Si el Gobierno no libra fondos sobre Europa, tal dispensa no tiene objeto.

El Gobierno tampoco puede disponer de las aguas ó manantiales de propiedad particular, ni variar su curso, ni tampoco de las casas, terrenos, sitios, cosas ú objetos agenos, ni obligarse á ser actor ó gestor en los casos que ocurriesen para la expropiacion forzada. Si la empresa se realiza á destajo, por contrato ó precio convenido, los empresarios deben salvar las dificultades que se les presenten y arreglar las cuestiones ó contiendas que se suscitaren, sin tomar el Gobierno en ellas otra ingerencia que la proteccion legal y aquella en que es llamado á intervenir por causa de la pública utilidad. Es dudoso que ocurran, pues el pueblo, que conoce el bien que la obra le produce, será dócil y se prestará á remover tropiezos, dificultades y contiendas. Las varias empresas que se han plantificado han asumido esos cuidados.

Tampoco debe obligarse á construir por su cuenta casas, viviendas, escritorios, etc. para los ingenieros, sus oficiales, agentes, trabajadores y maquinistas, pues ademas de lo dicho, todo ha debido calcularse en el costo de la obra, lo mismo que los términos y estaciones con sus respectivos departamentos y secciones.

El Gobierno no debe asumir otra responsabilidad ni obligarse á pa-

gar intereses mas altos que aquellos que la ley señala, y en los ferrocarriles el 7 ℘ en los casos de suspension ó paralizacion de obra, en que haya culpa ó defecto por su causa y no en otros de fuerza mayor; esta condicion es justa y equitativa, desde que sea igual para ambas partes.

Bajo todos aspectos es preferible que la empresa se haga por cuenta y costo del Gobierno, á su ejecucion por medio de compañías anónimas y de difícil organizacion. Cierto es que para ello se requiere un gran esfuerzo; pero en tres ó cuatro años la carga es fácil y se pueden suspender otras obras públicas.

Causa espanto para algunos ver gastar millones productivos y que son capitales colocados de una manera permanente en beneficio de la nacion, y no les asusta ni sorprende ver invertirlos en buques, pólvora y elementos de destruccion en guerra fratricida. Estas cesan desde que los pueblos divisan alguna esperanza de obtener el bienestar que ansiosos buscan.

El contrato que se celebrare, debe limitarse únicamente á la construccion del ferrocarril, muelles y estaciones, reservando para despues los reglamentos de fletes, tarifas, policía y conservacion.

Cualquiera que sea la persona con quien se contrate, debe exigírsele que preste garantías y fianzas para responder no solamente de su ejecucion, sino tambien de que quedará realizado con solidez y perfeccion en el tiempo señalado, con sujecion á los planos y demas condiciones pactadas. Cualesquiera que sean las que se dieren y los compromisos que se ocasionaren á los empresarios, el erario peruano tiene sobrados recursos para cumplirlos y satisfacerlos, y por grande que sea lo afianzado y lo aceptado, nunca podrá igualar ni agotar los recursos con que puede contar una nacion, aun teniéndolos menores que aquellos con que cuenta el Perú.

Recorriendo la historia de sus contratos, no se encontrará uno solo que haya caducado ó dejado de cumplirse por su parte. Las demandas interpuestas ante la Corte Suprema se han llevado á ella por los refractarios á quienes se ha exigido la responsabilidad. Cualquiera que haya sido el fallo del Tribunal ha sido religiosamente cumplido. Extraño y sorprendente es que inspire confianza un Gobierno que cuenta en sus anales hechos tan hermosos y que se le exija lo que de un particular no se solicitaria!

En el estado de concurrencia de peticionarios ó proponentes á que ha llegado este negocio, el Gobierno debe fijar y establecer las bases, precios, plazos, seguridades, condiciones y requisitos de lo que ofrece y de lo que exige, de lo que se obliga á dar y lo que se debe retribuir ó entregar; pero como esto ofrece naturalmente largas dificultades, tiempo, conocimientos científicos, teóricos, y prácticos, lo mismo que en un estudio detenido de los antecedentes relacionados con este mismo contrato, sería conveniente que V. E. nombrase una comision de tres personas en quienes puedan reunirse las cualidades indicadas y que conferenciando con los empresarios, formasen el proyecto de contrato, para que reconsiderado por V. E. y su gabinete, recibiese su sancion.

El Fiscal ha indicado los puntos legales que deben considerarse por V. E. antes de otorgarse cualquier contrato en que la nacion tiene que quedar comprometida; cree tambien necesario recordar que es indispensable recurrir á sus representantes, á fin de que para lo sucesivo y para que su honor, crédito y buena fé queden bien puestos, voten en los respectivos presupuestos las cantidades necesarias, que demanda una obra que será de inmensos resultados para la mitad de los pueblos del Perú. Mientras esto tiene lugar, V. E. puede proceder haciendo uso de la autorizacion que

le conceden las leyes anteriormente citadas; sin embargo podrá resolver lo que creyese mas justo y conveniente á los intereses y bienestar de la República.

Lima, Abril 9 de 1868.— PAZ SOLDAN.

Aceptacion de la propuesta de D. Enrique Meiggs.—Comision de redaccion.

Lima, Abril 20 *de* 1868.

Vistas las diferentes propuestas hechas para la construccion de un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y los puertos de Mejia ó de Islay, con lo opinado por el Tribunal Mayor de Cuentas y por el Fiscal de la Corte Suprema; y resultando como la mas ventajosa la hecha por D. Enrique Meiggs, no solo por la naturaleza del contrato que propone, sino por las garantías que ofrece; de acuerdo con el voto unánime del consejo de Ministros: acéptase dicha propuesta, y siendo conveniente para los intereses fiscales, que una comision formada de personas competentes y de notoria probidad, arregle los términos de la escritura que debe celebrarse; nómbrase para que la compongan al Prior del Consulado D. Julian Zaracondegui, al comerciante D. Benito Valdeavellano y al abogado Dr. D. Antonio Reinaldo Chacaltana. Esta comision redactará el proyecto de decreto que servirá de minuta de la escritura, con arreglo á las bases propuestas por la comision central de ingenieros, quedando desde luego modificada la condicion 4ª de la propuesta que limita la garantía del uso público del camino á seis meses, debiendo ser este término cuando menos de tres años, y á las indicaciones hechas por el Fiscal de la Suprema.

Remítase este expediente á los individuos que han de formar la comision.—Rúbrica de S. E.—LA FUENTE.

Nombramiento de nueva comision.

Lima, Abril 23 *de* 1868.

La comision de que habla el decreto de 20 del corriente, que aparece inserto en este expediente, ha sido formada de los señores D. Ramon Montero, D. Francisco Ruiz y el Dr. D. Manuel de la Encarnacion Chacaltana, por excusa de los anteriormente nombrados.—LA FUENTE.

Proyecto de decreto presentado por la comision.

Excmo. Señor.

La comision encargada por V. E. de formular las bases que han servir de minuta para la escritura que debe celebrarse con D. Enrique Meiggs, sobre construccion del ferrocarril del puerto de Mejia á la ciudad de Arequipa, tiene el honor de presentar á V. E. su informe y el proyecto decreto de que se encarga la suprema resolucion de 20 del mes corriente.

Aceptada por V. E. lisa y llanamente la propuesta del referido Meiggs, con la modificacion única, relativa á la cláusula 4ª de que se hace mérito en dicha resolucion; y no debiendo alterarse en modo alguno, en cuanto á la parte científica ó profesional las bases propuestas por la comision central de ingenieros, que corre en el expediente de la materia de fs. 37 á fs. 41, ha debido reducirse á muy poco y muy estrechos límites el trabajo de la comision, que no se ha creido ni está realmente facultada para introducir en el contrato modificaciones sustanciales.

No obstante esto, la comision, teniendo presente las indicaciones contenidas en el dictámen del fiscal de la Corte Suprema, ha procurado obtener que el empresario se someta á ciertas modificaciones que, bajo el aspecto legal, son absolutamente necesarias, y que se suprima de su presupuesto algo que

pudiera dar márgen á abusos de consideracion.

La comision cumple un deber manifestando que ha encontrado en el empresario las mejoros disposiciones para allanar las dificultades que hacia nacer la necesidad de esas variaciones, debiendo hacer particular mencion de haberse comprometido voluntariamente, y sin que á ello lo obligase, ni la resolucion suprema citada, ni las bases propuestas por la Junta Central de Ingenieros, á construir dos estaciones, á mas de las que en aquellas se especifican, en los lugares que sean designados por esta, sin que por tal razon aumente para el Fisco el costo de la obra.

Tratándose de los útiles destinados para la obra, que, segun la cláusula 5ª de la propuesta, deben introducirse libres de todo impuesto, cree la comision que no puede hacerse una individualizacion mas minuciosa y completa de ellos, como lo desea el fiscal, y que tal como está concebida la cláusula, asegura los derechos del Fisco. Pero no cree lo mismo respecto á la libre introduccion de víveres y demas artículos necesarios para los operarios, empleados, etc. de la obra, y juzga que de cualquier modo que se estipule esta condicion seria imposible casi evitar los abusos. Por esta circunstancia y teniendo ademas en consideracion que los perjuicios que por esta circunstancia se originasen al Fisco, serian inmediatamente mayores que las ventajas que reportaria el contratista; la comision, de acuerdo con este, ha suprimido la cláusula 6ª de la propuesta, que trata de este punto.

Aprovechando de las indicaciones del fiscal, y teniendo en consideracion la naturaleza del contrato de que se trata, la comision ha modificado la cláusula 9ª de la propuesta, declarando que la obligacion de promover y seguir los expedientes de expropiacion, es del empresario y no del Estado, como es del empresario tambien la obligacion de hacer los desembolsos que esto requiera, y los que ocasionen la ocupacion temporal de locales para viviendas y proveedurías de empleados, operarios, etc. y la conduccion del agua necesaria para los trabajos y explotacion de la via, pues debe, á este respecto, partirse del principio de que el Estado no debe gastar nada á mas de los doce millones en que se contrata la construccion de la obra. Esto no excluye que el Gobierno esté obligado, por conveniencia misma del Estado, á facilitar las dificultades que en estas materias puedan presentarse á la empresa, y en este sentido se han introducido modificaciones en la cláusula 9ª ya citada y en las 10 y 11 de la propuesta.

Por la cláusula 14 se estipula que si el Gobierno deja de pagar tres mesadas, de las que por la cláusula 12 está obligado á pagar, queda el empresario facultado para suspender los trabajos sin renunciar su derecho para exigir el cobro de lo debido, intereses, perjuicios, etc. pudiendo continuar la obra por su cuenta, y explotarla cuando estuviese concluida, hasta hacerse pago de lo que se le adeude; y como es necesario cautelar, del mismo modo que los intereses del empresario, los intereses del Fisco, para el caso de que aquel falte á sus compromisos, la comision ha creido conveniente añadir á esta estipulacion, que en caso de que el empresario deje de continuar la obra por tres meses, queda autorizado el Gobierno para dar por fenecido el contrato y para exigir de aquel indemnizacion de daños y perjuicios.

Por lo que hace á la fianza de que se encarga tambien el fiscal, la comision ha discutido con detencion este punto y despues de maduras deliberaciones, ha convenido en que no estando, por un lado, estipulada esta seguridad en el contrato, no puede ella exigirla del empresario y en que la falta, por otro lado, de este requisito, está

neutralizada en sus efectos por el crédito personal del empresario y por el modo como está acordada la entrega de los dividendos que el Fisco tiene que hacer; todo lo cual hace esperar que en esta vez no será burlada la nacion, como en tantas otras, no obstante haberse estipulado multas y fianzas que jamás se han hecho efectivas.

El Fisco, en efecto, comienza desembolsando dos millones de soles de que el contratista no puede abusar, porque no puede disponer de ellos segun el tenor de la cláusula 12. Respecto de los diez millones restantes, el Estado los pagará á razon de cien mil soles por cada milla; calculando en cien millas la distancia que hay que recorrer, cuyo cálculo está indudablemente muy cerca de la verdad; pero como este desembolso lo hace en dos partidas, una de setenta mil soles, cuando esté el camino en estado de recibir durmientes y rieles y otra de treinta mil cuando ya esté definitivamente concluido, esto es, cuando ya estén hechos los gastos que demanda el trabajo, no hay tampoco bajo este aspecto temor de abuso, sobre todo si las personas á quienes el Gobierno enconmiende la inspeccion de la obra y facultad de expedir los certificados de que habla la cláusula citada, cumplen con la severidad necesaria aquella comision.

La comision omite hacer mencion especial de otras pequeñas modificaciones hechas en la propuesta de D. Enrique Meiggs, por ser de poca importancia, y al poner en conocimiento de V. E. las bases que ha formulado para el proyecto de decreto que ha de servir de minuta al contrato, vuelve á repetir que sus trabajos han debido encerrarse en muy reducido círculo, desde que V. E. habia aceptado préviamente la propuesta de dicho Meiggs y las bases presentadas por la comision central de ingenieros, para que conforme á ellas se formule dicho proyecto.

Hélo aquí:

El Gobierno de la República comisiona por este contrato á D. Enrique Meiggs para la construccion de un ferrocarril á vapor entre el puerto de Mejia y la ciudad de Arequipa, bajo las condiciones que se expresan á continuacion:

1ª El ferrocarril enunciado, entre el puerto de Mejia y la ciudad de Arequipa, será construido por don Enrique Meiggs, conforme á los planos levantados por los ingenieros del Estado D. Federico Blume y D. Manuel Echegaray, y á las modificaciones últimamente hechas en ellos por la comision central de ingenieros, que corren en su informe de fs. 37 á 41 del expediente de la materia, informe que se insertará íntegro á continuacion de este contrato, y como parte esencial de él, en la escritura correspondiente; obligándose el empresario á construir, ademas de las estaciones en ese informe designadas, y en los lugares que indique la comision central de ingenieros, dos estaciones mas, compuesta cada una de dos salones para pasajeros, uno de primera y otro de segunda clase, una boletería con sus respectivos enseres, y un estanque de agua de las dimensiones que señala la comision de ingenieros en su informe.

2ª Es entendido que Meiggs se obliga á hacer todos los trabajos y obras de la línea y sus dependencias, especificados en los planos levantados y en las modificaciones hechas en ellos, bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que para el efecto nombre el Gobierno.

3ª El Gobierno tiene el derecho de poner sucesivamente en explotacion, de acuerdo con el empresario, la parte de via que quedare lista para el tráfico; y en cuanto al muelle que Meiggs se propone construir en el puerto de Mejia, con arreglo á los planos, y segun lo que resulta del informe de la comision central, será entregado, lue-

go que estuviere concluido, al Gobierno, ó al ingeniero inspector que al efecto nombre, para que se haga de él el uso que convenga, dotándosele con los empleados necesarios para su conservacion, quedando Meiggs libre desde entonces de esta responsabilidad, excepto el caso de la cláusula 5ª; pero sí con facultad de hacer libremente uso de dicho muelle, para desembarcar los útiles necesarios á la prosecucion de la obra.

4ª D. Enrique Meiggs se obliga á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de tres años, que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de la fecha en que se firme la escritura, entendiéndose que no se computarán, para el caso, las suspensiones provenientes de caso fortuito ó de fuerza mayor. Meiggs pagará al Fisco una multa de veinte mil soles por cada mes de demora, á contar desde el dia en que se cumpla el plazo estipulado en esta cláusula, y el Gobierno, á su vez, abonará á Meiggs la misma suma por cada mes que se anticipe á dicho plazo la conclusion final y completa de la obra.

5ª D. Enrique Meiggs se obliga á asegurar y garantizar al uso público la solidez y exactitud de la obra, hasta tres años despues de concluida y entregada, siendo responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por los casos de que habla el artículo anterior.

6ª Todos los útiles, herramientas y máquinas que D. Enrique Meiggs introduzca para la obra, estarán libres de todo impuesto fiscal, municipal ó de cualquiera otra especie, debiendo justificarse que se dedican para la via.

7ª Los operarios, los trabajadores, y en general todos los empleados en la obra estarán, durante ella, exceptuados de todo alistamiento militar y servicio concejil.

8ª Los contratos que D. Enrique Meiggs celebre con operarios, peones, dependientes, etc., surtirán todos sus efectos, en cuanto no se opongan á las leyes del país, debiendo los que se celebren con extranjeros en el extranjero estar certificados por el Ministro ó Cónsul peruanos, residentes en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

9ª El Gobierno se obliga á allanar las dificultades que ofreciere la adquisicion, por expropiacion forzosa, de los terrenos de particulares, necesarios para el trayecto de la via, sus estaciones, paradas, desvios, etc., pagando Meiggs el valor de dichos terrenos á justa tasacion y en la forma que prescriben las leyes del caso.

10. Igualmente se obliga el Gobierno á allanar las dificultades que se presenten para que el empresario pueda tomar y conducir, de cualquier manantial ó rio, especialmente de la ensenada y de la Acéquia Grande, el agua necesaria para el consumo de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, etc., y á facilitar lugares para que la empresa los ocupe temporalmente, construyendo viviendas ó proveedurías provisionales para empleados, peones, etc., entendiéndose que en ningun caso está obligado el Gobierno á hacer desembolso ninguno, por ninguna causa, fuera de los pactados en la siguiente cláusula.

11. El Gobierno pagará á don Enrique Meiggs por la construccion de la via, muelle, estaciones y demas dependencias, máquinas, carros y demas útiles especificados en las bases presentadas por la comision central de ingenieros, doce millones de soles, cuyo pago se verificará en la forma siguiente: El Gobierno pondrá en calidad de depósito, en los bancos de esta capital, ó en cualquiera de las casas consignatarias del huano, en Lima, Francia, Inglaterra ó los Estados

Unidos de América, la suma de dos millones de soles que se invertirán precisamente en la compra de rieles, maderas, herramientas y demas materiales y útiles necesarios, cuya compra se hará bajo las órdenes é inspeccion de D. Enrique Meiggs ó de sus agentes, siendo obligacion del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se presenten, que deben estar certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las compras. Los diez millones restantes serán abonados á D. Enrique Meiggs en partidas mensuales correspondientes al número de millas trabajadas cada mes, en la proporcion siguiente: setenta mil soles por cada milla de camino abierto, listo para recibir durmientes y rieles, y treinta mil soles por cada milla enteramente concluida y lista para la explotacion; debiendo Meiggs presentar para que tenga lugar el pago, el correspondiente certificado del ingeniero á quien se encargue la inspeccion de la obra. Concluida esta, se hará liquidacion de cuentas, entregándose al empresario el saldo, si alguno hubiere, que resultase á su favor.

12. Por ningun motivo hará el Gobierno desembolso ninguno á favor de la obra, una vez completada la entrega de que habla la cláusula anterior.

13. Si por cualquier acontecimiento, el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion del trabajo, queda facultado el empresario bien para suspender los trabajos, sin renunciar por ello al derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen, ó bien para continuar la obra, hasta su conclusion, con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta hasta hacerse pago de lo que se le adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándosele para este efecto, y desde ahora para entonces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprometiéndose además en esta hipoteca especial la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

14. Si el empresario, por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula 4ª, por ese solo hecho, para declarar, por sí solo, fenecido el contrato, y exigir de dicho enpresario indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

15. Los desacuerdos que sobre la inteligencia y aplicacion de este contrato, y en general toda diferencia que se suscite entre el Gobierno y el empresario, con motivo de la obra, se resolverá por los tribunales de justicia de la República conforme á las leyes, sin que pueda en ningun caso apelarse á otros recursos.

16. Para el caso de que al concluir la obra le quede al empresario una cantidad sobrante de durmientes, rieles, etc. de que el Gobierno pueda tener necesidad para el servicio de la línea, queda obligado á comprarlos por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren.

Lima, Abril 29 de 1868.—Excmo. Señor.—RAMON MONTERO.—FRANCISCO RUIZ.—MANUEL DE LA ENCARNACION CHACALTANA.—FEDERICO BLUME.

El contratista acepta el proyecto.

Reproduzco en todas sus partes los términos del precedente proyecto de decreto, y en prueba de mi

allanamiento lo suscribo. — *Fecha ut supra.*—ENRIQUE MEIGGS.

Supremo Decreto de aprobacion á favor de la propuesta Meiggs.

Lima, Abril 30 *de* 1868.

Presentado por la comision nombrada por decreto de 20 del corriente el proyecto de decreto que debe expedirse para la construccion del ferrocarril de Arequipa al puerto de Mejia; y resultando de su exámen, que esta comision se ha sujetado estrictamente á las bases propuestas por la comision central de ingenieros y á todas las indicaciones legales hechas por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema: se acepta en todas sus partes el mencionado proyecto y se sanciona como decreto supremo con las siguientes aclaraciones:

1ª Que D. Enrique Meiggs queda obligado á vender al Estado los restos que le queden de los materiales destinados á la obra siempre que el Gobierno los necesite.

2ª Queda entendido que los fondos destinados segun la cláusula 11 para la compra de rieles, máquinas y demas útiles, serán entregados á Meiggs ó á sus encargados, por el agente diplomático del Perú, con vista de las contratas ó facturas que le presenten los comisionistas de Meiggs.

3ª Que el Ministro de Hacienda al asegurar los dos millones de soles, destinados en Europa para la compra de materiales, asegurará asimismo en el Banco del Perú de esta capital ó de las casas consignatarias, de acuerdo con los consignatarios del guano, tres millones de soles para atender al pago de los cien mil soles por cada milla en el estado y condiciones que detalla la cláusula 11 del proyecto aprobado.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda para que prévia la aceptacion lisa y llana de D. Enrique Meiggs, se extienda por la Tesorería Principal la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—LA FUENTE.

Se manda otorgar la escritura.

TESORERIA PRINCIPAL.

Lima, Mayo 4 *de* 1868.

Pase al escribano de esta oficina D. Claudio José Suarez para que prévia la aceptacion lisa y llana de D. Enrique Meiggs, proceda al otorgamiento de la correspondiente escritura, sirviéndole de minuta en forma el presente expediente.—VILLENA.—Ante mí.—CLAUDIO JOSE SUÁREZ, Escribano público.

Aviénese á otorgar el contratista.

En la fecha del auto anterior, á las tres de la tarde, y dando cumplimiento á su tenor, puse en conocimiento de D. Enrique Meiggs el proyecto de fojas sesenta y tres vuelta, el que instruido de ambas piezas expuso: que las aceptaba en todas sus partes, tal y como en ellas se contienen, en comprobante de lo cual suscribe la anterior diligencia por ante mí, de que doy fé.—ENRIQUE MEIGGS.—CLAUDIO JOSE SUAREZ, Escribano Público.

Otorgamiento de la escritura.

En conformidad del expediente inserto, queda perfeccionado y elevado á instrumento público el contrato del ferrocarril de Arequipa al puerto de Mejia, ofreciendo el señor Administrador otorgante en nombre del Supremo Gobierno, considerarlo en todo tiempo como firme y valedero. Presente á su otorgamiento el señor D. Enrique Meiggs, natural de los Estados Unidos de América, vecino de Chile y de precaria residencia en esta, expuso: que lo aceptaba en su favor en los términos que quedan puntualizados, bien instruido de su objeto y resultados; á cuyo fiel y exacto cumplimiento obliga sus bienes en forma legal. Y yo, el es-

cribano doy fé haber cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamentos, que instruidos los otorgantes, firman, siendo testigos, D. José Manuel de los Rios, D. Santiago, Montoya, D. José Diaz.—MANUEL VILLENA, ENRIQUE MEIGGS, JOSE MANUEL DE LOS RIOS, SANTIAGO MONTOYA, JOSE DIAZ.— Ante mí.— CLAUDIO JOSE SUAREZ, Escribano Público y de Tesorería.

Nombramiento de ingeniero inspector.

Lima, Mayo 7 de 1868.

Habiéndose dado principio á los trabajos del ferrocarril entre Mejia y Arequipa, segun lo indica el empresario en su presente recurso, en conformidad de lo dispuesto en la contrata; se nombra al ingeniero D. Gerrit S. Backus inspector de la obra.

Comuníquese, dense las instrucciones convenientes y públiquese. — Rúbrica de S. E.— LA FUENTE.

Atribuciones del inspector.

Lima, Mayo 16 *de* 1868.

En consideracion á las razones expuestas en este recurso, se dispone: que el ingeniero ó ingenieros nombrados por el Gobierno para la inspeccion general del ferrocarril de Mejia á Arequipa, quedan autorizados para aprobar ó desaprobar todos los planos para puentes, estaciones, muelle y en general para toda obra de arte que les sean sometidos por el empresario, dando cuenta al Gobierno.

Comuníquese y agréguese á sus antecedentes.—Rúbrica de S. E.— LA FUENTE.

Nombramiento de superintendente.

Lima, Agosto 3 *de* 1869.

Nómbrase superintendente de la obra del ferrocarril de Mejia á la ciudad de Arequipa al coronel don Manuel Córdova; dense las instrucciones respectivas y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Comision para examinar los trabajos de la línea.

Lima, Octubre 19 *de* 1869.

Visto este recurso y teniendo en consideracion: 1º que el ferrocarril de Arequipa por las grandes venrajas que está llamado á producir, no solo en el Sur, sino en toda la República, merece que el Gobierno fije muy particularmente su atencion en esta obra: 2º que á mas del derecho que tiene de inspeccionar los trabajos que se hacen por cuenta del Estado, tiene tambien el deber de vigilar por los intereses fiscales, cuidando de la legítima inversion de sus rentas: 3º que estanto avanzada la obra de la expresada via férrea, ha llegado el caso de que el Gobierno adquiera un exacto conocimiento del modo como se procede en los trabajos y el estado en que actualmente se hallan, á fin de adoptar oportunamente todas las medidas que tiendan al prefeccionamiento de la obra, y á que se realice del modo mas conforme á las verdaderas necesidades de los vecinos de aquella ciudad: nómbrase con tal objeto una comision compuesta del Coronel D. Ramon Azcárate, D. Juan Mariano Goyeneche y Gamio, don Enrique Romaña y del ingeniero D. Alejandro Prentice, á fin de que examinen si los trabajos se ejecutan con estricta sujecion á lo dispuesto en el decreto de 30 de Abril del año próximo pasado, y conforme á los planos levantados por los ingenieros D. Federico Blume y D. Manuel Mariano Echegaray y á las modificaciones hechas por la comision central de ingenieros civiles, debiendo examinar personalmente el punto que sea mas conveniente para la construccion del muelle, de donde deba partir la línea y el sitio en que haya de es-

tablecerse en Arequipa la estacion y términos. Procederá tambien en union del representante de la empresa á practicar el exámen de los terrenos de propiedad particular que fuese necesario expropiar, para el trayecto de la via, estaciones, paradas, desvios y demas exigencias de la línea, conforme al artículo 9º de la contrata. La comision arreglará sus procedimientos en particular, á las instrucciones que se le darán por el Ministerio del ramo. Hágase saber el nombramiento á las personas indicadas, con trascripcion de este decreto, igualmente que al empresario don Enrique Meiggs.

Comuníquese al Prefecto de Arequipa, para que en conformidad de sus atribuciones proceda, con arreglo á las disposiciones del Código de procedimientos en materia civil, para el caso de expropiacion de los terrenos que la empresa tuviese necesidad de tomar.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Exámen del ferrocarril de Arequipa.

Arequipa, 7 de Marzo de 1870.

Señor Coronel Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Tengo el honor de pasar á manos de US. adjunto á esta nota, el informe que ha emitido la comision nombrada por el Supremo Gobierno para examinar el estado en que se encuentra la obra del ferrocarril que actualmente se trabaja con empeño entre Mejia y esta ciudad.

Asimismo van agregados á esta comunicacion tres planos importantes que servirán de mucho para facilitar el juicio que de aquel informe haya de formar el Supremo Gobierno.—Ellos son: 1º El plano levantado en 1862 por los señores Blume y Echegaray, en el que está trazada la línea preliminar de un ferrocarril entre Islay y Arequipa, tocando en Mollendo y Mejia; 2º El plano que ahora se ha formado bajo la misma escala que el anterior, en el que van trazadas la línea preliminar de los señores Blume y Echegaray y la definitiva adoptada por la empresa; y 3º El plano que da perfecta idea de la estacion que ha de construirse en Arequipa con todos los diseños y perfiles de la fachada, vista de uno de sus costados y secciones transversales.

Dígnese US. dar conocimiento de este oficio y de los documentos agregados, á S. E. el Presidente de la República, á fin de que resuelva lo conveniente sobre los puntos que consignados en el informe, demandan una pronta resolucion.

Dios guarde á US.—S. C. M.—RAMON ASCÁRATE.

Informe expedido por la comision nombrada para reconocer la obra del ferrocarril.

Excmo. Señor.

La comision que se dignó V. E. nombrar por decreto de 19 de Octubre del año próximo pasado para examinar el estado en que se encuentra la obra del ferrocarril de Mejia á esta ciudad, y ver si sus trabajos se ejecutan con arreglo á lo dispuesto en el supremo decreto de 30 de Abril de 1868, ha realizado su cometido con estricta sujeccion á sus instrucciones: y si de estas deja pendientes uno que otro punto, es como lo verá V. E. porque sus prescripciones, ó no son de actualidad ó requieren para desempeñarse que el Supremo Gobierno acepte ó varíe préviamente el señalamiento del sitio, que para la estacion de Arequipa ha de consignar en este informe.

Antes de entrar en materia advierte la comision, que siempre que trate en el curso de este escrito de distancias y de peso, sin determinarlas, debe entenderse que se refiere á medidas inglesas; fundándose para adoptarlas en que con arreglo á ellas se verificó la contrata de este camino.

LA VIA.

Distancias.—Del puerto de Mollendo, actual punto de partida del tren hasta Mejia, existen sobre la playa ocho millas de rieles tendidos; mas como el ferrocarril comprendido entre uno y otro punto se ha colocado por cuenta particular del contratista con el objeto de facilitar el desembarque de los materiales, ha creido la comision innecesario ocuparse de su inseguridad y de ser de su deber, teniendo en mira el convenio, dar únicamente razon aproximada de ellos á partir desde Mejia.

De Mejia á la parada de Tambo.....	millas	10
De esa parada á Posco.	"	7
De Posco á la pampa de Cachendo.....	"	8
Desde el principio de esa pampa en la direccion que se va siguiendo, hasta la quebrada de Huasamayo.....	"	42
Desde el principio de esa quebrada hasta Mollebaya.....	"	18
Desde Mollebaya continuando aguas arriba el lado izquierdo del rio Chili, hasta la ciudad de Arequipa.....	"	14
Son millas.....		99

Estado de sus trabajos.—De las noventa y nueve millas que tiene la línea, diez y siete de ellas que es la distancia entre Mejia y Posco, se hallan enrieladas: allí está terminada la obra, y los trenes suben y bajan diariamente en servicio de ella misma.

De Posco hasta Mollendo, ó sea en la distancia de 68 millas, se encuentran los terraplenes expeditos para recibir rieles: solo hay que exceptuar varios trechos de la quebrada de Cahuintala y de la de Huasamayo, actualmente en trabajo con cinco mil operarios en duros cortes y elevados terraplenes, que todos ellos reunidos no harán mas distancia que la de dos millas.

Y como para vencer ese pesado trabajo se calcula ser necesario el plazo de dos meses, la comision cree que, sin perjuicio de avanzar en el presente mes la colocacion de rieles por seis ú ocho millas mas, que es la parte mas pendiente, difícil y costosa en toda la línea, la empresa continuará la tarea de enrielar entre Mayo y Junio, y no tendrá entonces que suspenderla hasta llegar á Mollebaya, adonde probablemente alcanzará el tren en Agosto ó Setiembre: cálculo que se hace bajo el concepto de avanzar en este trabajo una milla por dia.

Desde Mollebaya, principio de la última seccion, todo está por hacerse, á excepcion de los machones de un puente en la quebrada de Tingo Grande, que con la elevacion de 62 piés y 100 de claro, expeditos están para recibir la obra de fierro; sin embargo, como dentro de dos ó tres meses que concluya el fuerte trabajo de Cahuintala y Huasamayo, habrá gente de sobra para llevar con rapidez el de esta seccion, poco ó nada se aventura al decir que en Diciembre del presente año se oirá en Arequipa el silbo de la locomotora.

Naturaleza del terreno.—Desde Mejia se encuentra tierra arenosa y en el ascenso, desde el principio de la quebrada, cascajo y greda azuleja, así como en las lomas fuera de su capa mas ó menos gruesa de tierra vegetal, se nota en esa aglomeracion de cerros el granito y la arcilla, á veces en forma de veta. En la pampa de Cachendo, tierra vegetable y arena en algunos trechos. En los cerros de Huajri, el granito. En la pampa de Islay, arena, caliche y cascajo aglomerado. Antes de entrar á la quebrada de Huasamayo, cascajo sobre tierra arenosa y en ella roca granítica y alumina hasta Bellavista, y de allí arcilla colorada y arena hasta Uchamayo Chico; pero

interrumpida por escribos que se desprenden de los cerros de la Caldera, que son de roca viva. Desde Uchamayo Chico, laja de roca durísima y pampas pequeñas de cascajo, hasta llegar á las chacras próximas al puente de Huáico; en estas, tierra vegetable, hasta la pampa cascajosa de Congata, y desde la entrada del cerro de la Laja roca dura y conglomerada hasta entrar en las chacras de Tingo Grande, continuando por tierra vegetable hasta Arequipa, á excepcion de un trecho cerca del alto de la Gloria, donde hay unos cortes de roca granítica.

EXÁMEN DE LA VIA FÉRREA ENTRE MEJIA Y POSCO.

Ancho del camino.—Este, en toda esa línea, es de catorce piés y se encuentra al nivel de la gradiente. Y aunque al efectuar tal medida se notó medio pié menos en un terraplen algo curvo, de tierra arenosa, tal falta de poca consideracion y de fácil y pronto remedio, no es atribuible al constructor sino al viento que, azotando diariamente y en una misma direccion ese borde, lo ha ido desnivelando en mas de un año que lleva de formado.

Taludes.—Estos en roca sólida son mas favorables de lo que para ellos exigió la comision central de ingenieros; pues cuando en esta clase de cortes se prescribia que fuese su relacion entre la horizontal y la vertical cuando menos de uno por diez, se encuentran chaflanes en las lomas de Cahuintala de tres por cuatro, de uno por dos, y en los de roca durísima, de uno por cinco y de uno por seis ó poco mas.

Terraplenes.—Los que ha visto ya preparados la comision, son de trabajo muy pesado: demuéstranlo así los que existen en Cahuintala y en Huasamayo, cuyas alturas varian, sin contar las pequeñas, entre cuarenta y poco mas de cien piés, así como los cortes abiertos en peña viva, los hay variados desde esta dimension hasta muy cerca de sesenta piés. Uno solo se nota en Cahuintala, con ochenta y cuatro piés de altura.

Gradientes.—Las primeras cinco millas, á contar desde Mejia, tienen declives suaves y en las cinco que siguen se miden gradientes del tres y del cuatro por ciento, segun que se observan en curvas ó rectas.

Y aunque bien pudiera no pasarse de este punto ó de Posco, que es la parte enrielada, al tratar de declives; sin embargo la comision no juzga demas indicar aquí, pero no con una exactitud matemática y detallada, que desde la parada de Tambo hasta la pampa de Cachendo se sigue sobre gradientes de dos ó tres por ciento en curvas: de esta á Huasamayo, con excepcion de una corta y recta distancia del cuatro, pocas veces pasa del uno; de esta quebrada á Mollebaya, frecuentes son las pendientes y todas en general con gradientes del tres por ciento; por último desde Mollebaya hasta la ciudad de Arequipa varian entre uno y tres por ciento, excepto un corto trecho del cuatro: todo de conformidad con el convenio.

Curvas.—Se midió las ordenadas de algunas que á la vista parecerian de radio mas corto que el estipulado, y de esta operacion resultó que todas tenian un radio mayor que el de 352 piés, límite de la contrata y en el órden siguiente:

La 1ª	353.40
La 2ª	364.86
La 3ª	368.65
La 4ª	392.31

Fuera de la parte enrielada y un cuarto de legua mas arriba de Posco, se ven curvas que al parecer tienen un radio menor que el de 352 piés, pero la comision no quiso cerciorarse de la realidad, porque en su concepto no deben medirse sin estar fijados los rieles, desde que al colocarlos es deber de los ingenieros hacer las convenientes rectificaciones.

Viaductos.—No hay mas que uno sin mas que sus machones en la quebrada de Tingo Grande. Habrá algunos pequeños al atravesar llocllas ó torrenteras.

Distancia entre los rieles.—Es de cuatro piés y ocho pulgadas y media.

Rieles.—Son del peso de sesenta y tres libras la yarda y de la forma convenida.

Planchas para las junturas.—Estas son de fierro dulce; tienen veintiuna libras el par y aun algo mas, y están aseguradas con tornillos de siete octavos de pulgada de diámetro, hechos á máquina, como lo comprobó la comision. Así como estos se encuentran en las condiciones del contrato los cruceros y los pernos.

Durmientes.—Medidos de cinco en cinco resultaron tener ajustadas al convenio las tres dimensiones: son de las maderas señaladas en él. Diez de estos ocupan el largo de un riel de 23½ ó 24 piés, cuando por las prevenciones corresponde ese número al de 25.

MATERIAL RODANTE.

Con la llegada de la fragata norteamericana "Orient" que ancló en Mollendo el 7 de Febrero anterior, se ha concluido de introducir todos los materiales necesarios para dejar terminado el ferrocarril y expedito para el tráfico.

Coches. — Todos en piezas se hallan en la factoría de Mollendo, á excepcion de dos ó tres de segunda clase que están en uso entre Mollendo y la parada de Tambo. Estos son idénticos en su clase á los del ferrocarril de Chorrillos, y al parecer mas sólidos y cómodos. Tienen su lugar excusado, como lo exigió para algunos de ellos la comision central de ingenieros.

Carros. — Están por armarse casi todos los que rezan en la contrata, pues solo se ven en ejercicio unos cuantos americanos en esqueleto, cuyo número es mas que suficiente para el servicio á que ahora están destinados. Tambien los hay con tanques para agua.

Locomotoras. — De las diez que debe entregar el empresario, segun contrata, siete están armadas y en uso, y las tres restantes lo serán tan luego que se desembarquen sus piezas de la fragata "Orient." Las locomotoras son de gran poder. En la prueba que se hizo con la denominada "El Conquistador," se obtuvo un resultado muy favorable. Enganchados á la locomotora cinco carros con diez toneladas de rieles en cada uno, hallábase de este modo el convoy en circunstancias de la prueba, que la comision deseaba ver realizada al ascender por las mayores gradientes; mas tuvo que acceder á los deseos del representante de la empresa consintiendo en que se agregase á ese peso el de doce toneladas, representado por un coche de segunda clase con los pasajeros que en él iban. Hízose, pues, la prueba con sesenta y dos toneladas de peso, sin contar con el de la locomotora y el de los cinco carros, en vez de hacerla con cincuenta que para este caso requiere la contrata, y al llegar al principio de un fuerte ascenso, cuyas gradientes son las máximas y sus curvas del menor número de grados admisible, como que en los primeros, ya en curvas, ya en rectas, se alcanza al tres y al cuatro por ciento y en los segundos á radios poco mayores que trescientos cincuenta y dos piés, límite de lo que se tolera; se tomó nota de la hora, y desde ese momento se procedió á la prueba, quedando al fin convencida la comision de que era extraordinaria la potencia de esa máquina al presenciar que en diez y nueve minutos venció cinco y un quinto millas de aquella pendiente: de lo que se deduce, bajo el cálculo de una proporcion, que en vez de arrastrar la locomotora el peso neto de cincuenta toneladas de subida á razon de diez millas por hora, capaz es de conducir por la misma pendiente sesenta y dos toneladas

á razon de diez y seis millas y dos quintos de milla por hora.

Tambien ha sido de notar la suavidad con que ruedan los trenes, en llano como en pendientes, sea de subida ó de bajada.

TRAZO DEFINITIVO DE LA EMPRESA COMPARADO CON EL PRELIMINAR DE LOS INGENIEROS BLUME Y ECHEGARAY.

Debido á la generosidad del ingeniero D. Manuel Mariano Echegaray, puede la comision acompañar este informe con el plano original levantado por él y el señor Blume, del que es una explicacion clara y muy importante la instruccion que expidieron en 25 de Enero de 1862, publicada en el periódico oficial, ("Peruanos" de 10, 17, 21 y 24 de Mayo del mismo año, bajo los números 28, 31, 32 y 34.) Ese trabajo, obtenido en mérito de un profundo y penoso estudio, no tuvo el resultado que ellos se propusieron; pues la falta de recursos y de tiempo les impidió fijar sobre el terreno el trazo definitivo de una línea férrea, y que solo pudo alcanzar á ser línea preliminar. Bien claro dicen en "El Peruano," número 31, que el trazo preliminar que habian hecho entre Islay y Arequipa, abandonando el camino mas corto de la quebrada de Guerreros, por impracticable, para aceptar el rodeo de Mollendo, Mejia y la quebrada de Cahuintala, no establecia otra cosa que la practicabilidad de un ferrocarril entre aquellos puntos y la determinacion en general de la mejor ruta.

Bajo este concepto se convencerá V. E. de que la contrata actual se realizó sobre estudios preparatorios y no sobre definitivos. Así lo revelan los mismos señores cuando en aquel "Peruano" número 31 dicen: "Antes de proceder á la construccion del ferrocarril hay que estudiar prolijamente el terreno con referencia al trazo preliminar que sirve de base al definitivo."

Con estos antecedentes, fácil será á la comision demostrar si han sido ó no convenientes ciertas modificaciones en la via.

Fuera de la quebrada de Cahuintala, en la que faldea los cerros de la derecha la línea definitiva de la empresa, se separa esta de la preliminar que sirvió de base al contrato, pasando por su parte oriental los cerros de Huajri, en razon de ser un poco mas corta y de terreno en mejores condiciones, que la estudiada en su lado occidental por los señores Blume y Echegaray: de allí siguen ambas líneas paralelamente, y á muy poca distancia cerca del tambo de La Joya van abriéndose casi insensiblemente hasta alcanzar á un terreno con anchas y profundas quebradas antes de emprender el ascenso directo de la Quebradilla, ó sea el principio de la quebrada de Huasamayo. En aquel punto se encuentra la máxima separacion de menos de dos millas entre las dos líneas: separacion aconsejada por los señores Blume y Echegaray en el párrafo tercero de su capítulo de "El trazo definitivo" ("Peruano" núm. 31) quienes aconsejan que se escoja, al pasar de la gran pampa de Islay á la denominada La Caldera, mejor terreno que el ocupado por su línea preliminar, prefiriendo para el exámen prolijo el que hay á la derecha de su línea del lado de los cerros, porque en concepto de ellos, tomada la izquierda se perderia en ascenso. De este mismo parecer participa la comision, porque la pérdida de nivel en aquel paraje traeria por consecuencia mayores gradientes y en mayor número al emprenderse sobre Huasamayo. Desde allí se aproximan de nuevo las dos líneas, y casi van unidas al entrar á la quebrada, con la única diferencia de pasar la preliminar casi en todo ese trayecto por el lecho de ella y la definitiva por el lado izquierdo, faldeando los cerros con varias vueltas para ganar altura y verse libre por este medio de oradar el cerro de la Barrera. Tal variacion es sin duda muy convenien-

te, porque con ella se ha salvado un túnel que, como todos, ofrece algun peligro y frecuentes gastos para conservarlo en buen estado. Hay otra razon mas y es: que estas obras de arte, fuera de un caso indispensable, solo se aceptan, bien para acortar distancias, bien para suavizar gradientes; y en este caso, ni una ni otra ventaja se conseguia.

Una vez atravesado el cerro, segun el proyecto de 1862, por un túnel en curva de 450 metros de carrera, comienza el faldeo de esa cadena de cerros por la quebrada del rio Chili sobre una pendiente sumamente abrupta á 94 metros de altura respecto al nivel del rio, segun lo expresan los señores Blume y Echegaray, quienes en el largo trecho que hay desde la boca del socavon, en su salida, hasta el punto en que proyectaron un puente sobre aquel rio, ni siquiera lograron establecer la línea preliminar sobre el terreno, por ser este de difícil acceso y por la falta absoluta de recursos para vencer esta contrariedad. Del puente sigue su línea en ascenso con gradientes de mas de cuatro por ciento sobre una rampa larga de 5,800 metros, y sobre pampas sinuosas en algunos trechos y áridas puede decirse en su totalidad, hasta llegar á tocar con la otra banda de Arequipa. A diferencia de esta línea sigue la empresa la suya una vez en la quebrada del Chili, faldeando por la parte superior de esos cerros, que tienen pendientes mas suaves que las de la region por donde se indicó la línea preliminar, y continúa por los pueblos de Uchumayo, Congata y Tingo Grande, ceja de los grandes sembrios de Huasacachi y al último por el pueblo de Tingo, lugar de baños muy concurrido, sin atravesar el rio hasta llegar á la ciudad de Arequipa. Para convencerse de la comparacion explicativa que se acaba de hacer, acompaña la comision un plano, en el que se fijan las dos líneas trazadas con distintos colores y bajo una escala igual á la del levantado por los ingenieros Blume y Echegaray.

Todas estas modificaciones las ha realizado el empresario de acuerdo y con consentimiento del ingeniero inspector de esta obra, nombrado por el Gobierno, D. Gerrit S. Backus, quien ha dicho á la comision haber dado parte de ellas en el Ministerio de Gobierno. Funda esta determinacion: primero, en que no podia aceptar el camino de la otra banda, por tener allí gradientes superiores á las que tolera el convenio; y segundo, porque por el lado opuesto viene el ferrocarril favoreciendo los pueblos indicados y la gran parte de la campiña de Arequipa, sin perjudicar á ningun otro pueblo.

La comision acepta la opinion del señor Backus, y agrega que, siendo el pueblo y la rica campiña de Tiabaya dignos de ser atendidos, pueden ponerse en comunicacion, por medio de un puente de poco costo, con la nueva línea que pasa á tres cuartos de milla de distancia, cuando la preliminar se separa de aquel pueblo mas de dos millas y media.

ESTACIONES.

Cuatro son las que debe establecer el empresario: dos principales en los extremos de la línea y dos secundarias é intermedias. Para estas la comision designa el punto que hoy se denomina Parada de Tambo, por encontrarse en contacto con la ceja de ese valle en el mismo punto que sirve para bajar á él y á distancia de una milla mas ó menos del pueblo de Cocachacra, y para la otra el punto de la línea mas próximo á la ceja del valle de Vitor que distará de ella como dos millas de pampa.

Por lo que hace á las principales, la de Arequipa debe situarse en la region comprendida entre la acéquia de San Gerónimo contigua á la ciudad y la espalda del templo de San Camilo.

A mas de las razones consignadas en el capítulo anterior, que ha tenido en cuenta la comision para designar este punto como mas conveniente, ha pesado poderosamente en su ánimo la de que á mas de su proximidad á la plaza principal, y de consiguiente al centro del comercio, se encuentra equidistante de las dos alas de la poblacion con cinco bocacalles de comunicacion con ella; en un terreno que se presta á todas las necesidades que puede exigir una estacion doble, como la que se ha de establecer; que no hay necesidad de destruir parte alguna de la poblacion; y finalmente, que en ningun otro punto puede ostentarse mejor la belleza arquitectónica de la estacion, recomendada en las instrucciones.

Examinado el sitio de la alameda que se indicó para estacion en la otra banda, encontró la comision ser de una área sumamente pequeña y que ademas de estar cortado por una acéquia bastante elevada que haria muy difícil la salida del tren; el punto de comunicacion con la parte principal de la ciudad sería uno solo, muy estrecho y algo distante del centro del comercio y situado en una pendiente muy fuerte. A todo esto debe agregarse la absoluta necesidad que habria de destruir gran número de edificios.

En cuanto al punto en que tambien se habia pensado colocar la estacion á la salida del camino de Tingo, notóse al examinar ese terreno que sería cortado inevitablemente por la acéquia de ronda, que como tal, jamás podria salvarse por medio de puentes; pues eso importaria una servidumbre perpétua para la estacion, incompatible con su objeto.

No se detiene la comision en manifestar los inconvenientes que ofrecen todos los demas puntos que pudieran elegirse para establecer la estacion, porque todos ellos á mas de participar de los mencionados, tienen el insuperable de la falta de terreno suficiente para el servicio de una estacion comun á dos ferrocarriles que unen á Puno con la costa en un trayecto de cerca de cien leguas.

Como un artículo de las instrucciones encarga juzgar de la belleza de las estaciones, cumple aquí asegurar á V. E. que en su concepto la de Arequipa será muy capaz y muy digna del objeto á que va á servir. La prueba la tendrá V. E. con el plano que se acompaña, donde en la figura 1ª se encuentra representada la fachada, cuyo largo es de 228 piés sobre 40 de ancho y 17 de altura hasta la cornisa. El área comprendida entre las dos primeras dimensiones se subdividirá con arreglo á la contrata y de acuerdo con el ingeniero inspector del camino.

Los techos son de seccion triangular con nueve piés de altura sobre el nivel de la cornisa. Dicho salon está rodeado de corredores en sotabanco con un pié de altura y diez de ancho, cubiertos con una balconería.

La 2ª figura representa la fachada principal. La 3ª la seccion trasversal del edificio en forma triangular para dar á conocer sobre toto la estructura del techo. La 4ª la fachada posterior del edificio para facilitar la colocacion de las planchas.

Todo el edificio es de fierro.

En cuanto á la otra estacion principal, ella se designará tan luego como se resuelva cuál haya de ser el punto de partida de la costa.

En punto á estaciones cree la comision que sería muy conveniente establecer dos pequeñas y de muy poco costo: una en Tingo y otra cerca de Tingo Grande en el punto mas aparente para poner á la línea en comunicacion con el pueblo de Tiabaya.

Cree asímismo necesario á fin de hacer partícipes á todos los pueblos de los grandes beneficios del ferrocarril, que se concluya de levantar los machones del rio de Tingo, para que haciéndose por medio de

ese puente fácil y cómoda la comunicacion de este con Sachaca y Alata, se ahorre el número de víctimas que anualmente hay que deplorar cuando se vadea el rio en tiempo de aguas.

Estas obras serian de inmensa utilidad y de muy poco costo.

Tambien se permite la comision indicar aquí que sería conveniente determinar desde luego todos los desvios necesarios para el mejor servicio del camino, cuya omision se nota en la contrata.

PUERTO.

Hé aquí el gran problema que debe resolverse cuanto antes y cuya incógnita no ha sido posible que la despeje la comision, desde que no ha tenido ni podido proporcionarse datos seguros que la condujeran á una resolucion fácil y de llevarse á cabo por el Gobierno, á la vez que conveniente y nada onerosa para los departamentos que han de hacer uso de esta via. El caso es muy árduo, y por lo mismo requiere que personas competentes hagan científicas y muy detenidas observaciones, ya en tierra, ya en el agua, ora en tiempo de bonanza, ora en el de braveza del mar, para poder contrabalancear las ventajas con los inconvenientes que presentan los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, únicos puntos sobre los que deben recaer sus estudios; y se dice, únicos, porque todo otro á lo largo de ese litoral es, á la vista, de peores condiciones.

Nadie duda que en cuestion de ferrocarriles, la ciencia aconseja acortar las distancias, suavizar las gradientes de su trayecto y obtener su realizacion al menor costo posible, á fin de que los pueblos se proporcionen á bajo precio el pasaje de sus habitantes y el flete de los artículos que constituyen su comercio. Bajo este principio incuestionable, preciso sería emplear todo género de esfuerzos por que Mejia fuese el puerto de partida de esta línea férrea que debe considerarse como el principio de la que ha de atravesar los populosos departamentos de Puno y Cuzco y quizá el corazon de la montaña, rica por sus producciones actuales y mas rica aun por la inmensa extension y feracidad de sus pampas; pero, como antes se ha dicho, forzoso es tambien tomar en cuenta las dificultades que en aquella obra hay que salvar para convertirla en puerto abrigado y seguro para siempre; pues á no hacerse así, estaria expuesto á que con el trascurso de pocos años desapareciese una obra costosa que sería difícil de repararse. Tal contratiempo importaria sin duda para los pueblos del sur la estagnacion de su comercio y de su progreso en todo órden.

No obstante lo expuesto, la comision dará una idea, aunque muy á la ligera, de los tres puertos y del litoral comprendido entre ellos.

Condiciones de los tres puertos.— En todos ellos son reinantes los vientos del segundo cuadrante que cambian á veces de noche con el terral flojo. Solo en invierno se nota los vientos del cuarto cuadrante entre el norte y noroeste, siempre flojos, y tanto, que no necesitan las embarcaciones acoderarse. Sus mareas no exceden de dos y medio piés en la pleamar como en la baja mar. Las corrientes siguen la direccion del sudeste al noroeste. El fondeadero en Islay está algo abrigado: es su fondo de piedra y bastante profundo: en el muelle tiene seis brazas de agua y hácia fuera y en toda direccion aumenta considerablemente. Allí ni los vientos ni las corrientes impiden que los buques permanezcan anclados á la gira. (Parte de estos datos ha proporcionado el capitan del puerto de Islay.)

En Mollendo no hay abrigo y su fondo es bueno, de arena y conchuela. Puede conseguirse á poca costa mejorar su desembarcadero. Fondo hay suficiente y limpio para el anclaje de las embarcaciones, que conviene tener acoderadas,

porque á causa de ser abierto, ejercen sobre ellas su influencia desfavorable las corrientes en combinacion con el viento reinante.

En Mejia, que es una playa abierta y muy extendida, su punta en nada favorece por su direccion: la corriente es fuerte como en Mollendo: su fondo es todo de arena: su braceaje competente, como lo examinó la comision, y los tumbos que causan la elevada reventazon de sus olas, haciendo imposible el acceso á tierra, vienen constantemente formándose desde la distancia de 400 y 500 piés, á excepcion de los dias de braveza, que traerán su orígen de mayor distancia.

Los principales ingenieros, con quienes la comision ha estado reunida últimamente en Mollendo, opinan por que se abandone la idea de elegir á Mejia como puerto y punto de partida para la línea férrea, que todo estudio que sobre esa playa abierta se hiciese, jamas daria un buen resultado: que aun en el caso de decidirse por construir un dique, que sería inmensamente costoso, tal obra no llenaria el objeto; y por último que valdria mas se concretase cualquiera estudio sobre este punto á los puertos de Islay y Mollendo.

En contra de esta opinion, los señores Blume y Echegaray, al tratar de lo conveniente que sería sustituir el puerto de Mejia al de Islay ("Peruano" núm. 34) dicen que con este cambio se alcanzarian ahorros para el público en tiempo, pasaje y fletes, y que á mas se obtendria la ventaja de formar allí una ciudad cómoda, de calles regulares y anchas sobre declives continuos y suaves y con agua en abundancia á poca costa y provisiones de la ensenada y del valle de Tambo.—Dicen mas: que con hacer un paredon en cajones que alcanzase fuera de los tumbos con inclinacion adecuada, quedarian abrigadas las embarcaciones que atracasen á él y contrarestados los efectos de las corrientes y de las arenas del sur. Y despues de indicar algunos medios de salubridad, dicen textualmente lo que sigue:—

"No se crea por un momento que aconsejamos el traslado del puerto de Arequipa á Punta Mejia. Nuestro objeto ha sido considerar imparcialmente las objeciones y ventajas de la traslacion. Sabemos muy bien que en semejantes cuestiones influyen mucho el egoismo, la mala fé, las pretensiones y la ignorancia, y que los partidarios del atraso han de moverse con actividad para conseguir su inmovilidad en un nido sucio, feo é incapaz de perfeccion, de comodidad ni de belleza, indigno bajo todos aspectos de ser el primer puerto del sur." (Se refieren á Islay.)

"Por otra parte, las dudas acerca de la practicabilidad de un puerto en Punta Mejia, se disipan por la experiencia mejor que por razonamientos y demostraciones científicas. Por lo tanto, lo que aconsejamos es que se dé principio á la obra en Punta Mejia; y por nuestra parte nos comprometemos á desembarcar por ahí todos los materiales para el ferrocarril, sin riesgo alguno. Si á los cuatro años, tiempo que se necesita para que la línea quede expedita hasta Arequipa, se ha demostrado por los hechos, que pueden llegar, estarse y salir embarcaciones, y que se puede efectuar el desembarque con ayuda de un muelle provisorio y que por otra parte no hay tercianas ni mosquitos que maten, no hay razon para seguir hasta Islay, ni para no prenderle fuego á su vez."

En el mismo sentido y dando por fácil la construccion de un puerto en Mejia, el ingeniero civil D. Oswaldo Younghusband en su informe sobre el ferrocarril proyectado entre Mejia y Arequipa, presentado por los concesionistas don José Pickering y D. Patricio Gibson y publicado en un folleto que se imprimió en Arequipa, dice (página 29) lo que sigue:—

"No haremos observaciones algunas sobre las ventajas de cambiar el puerto de Islay á Mejia, por no tener argumentos nuevos que aducir. La cuestion ha sido discutida ámpliamente y ventilada en el informe anterior; expresamos solamente la opinion decidida en favor de Mejia, que aunque es rada abierta, lo que no es conveniente en esta costa, como puerto es infinitamente superior á Islay. La sonda nos ha dado un resultado muy favorable: la construccion nada difícil de un muelle, daria una comunicacion muy cómoda con la tierra: hay un sitio muy conveniente para formar la nueva poblacion, que platificada con regularidad, puede ser hermosa y atractiva, punto el mas importante de la costa del sur del Perú. Por otra parte, Islay tiene inconvenientes graves, que con sacrificio inmenso de dinero y trabajo se podrán modificar, pero nunca hacer completamente desaparecer."

He aquí estas últimas opiniones en contradiccion con las primeras que ha creido la comision muy del caso consignarlas en este informe para que V. E. se imponga de ellas y se convenza de que el caso es muy grave y de trascendentales consecuencias; y que el mejor modo de obtener el acierto es el que lleva indicado; agregando que la comision que se nombrase para resolver el punto en cuestion, sería conveniente que se compusiera de ingenieros especialistas y prácticos en esta clase de obras hidráulicas, á la que convendria agregar un jefe ú oficial de marina.

En cuanto á la parte de tierra, Islay es hoy una poblacion de mil quinientas almas, mas ó menos, y tiene agua suficiente para tres mil personas si se cuida que no se desperdicie la que hoy se deposita en un filtro distante dos millas del pueblo. Cierto es que se dice que á poca costa se encontrarian vertientes por la quebrada de Lluta, que cuando mas duplicaria su dotacion de agua. Sus condiciones higiénicas siempre han sido favorables. Fuera de la fiebre amarilla que como todos saben, fué introducida por las tropas arequipeñas en su regreso de Lima á principios del año de 1868, jamas se han conocido allí enfermedades endémicas: sin embargo de todo esto el desaseo, á causa en parte de no tener agua en abundancia, induce á creer que podria desarrollarse allí cualquiera epidemia. Tiene hácia el sur terreno en corto declive donde aumentar en mucho su poblacion, aparte del que cuenta por su parte superior.

De Islay á Mollendo habrá cinco millas en línea recta, pero esta distancia se prolonga considerablemente por ser el terreno muy sinuoso, al extremo de contarse diez y seis quebradas mas ó menos profundas y en lo general muy arenosas.

Mollendo.—Lugar elevado y favorecido por las continuas brisas del tercer cuadrante, se encuentra situado sobre roca viva con una espesa capa de arena tambien en declive. Carece de agua y sería muy costoso proporcionársela. Su temperatura, al menos en verano, es muy suave y agradable: se halla bien ventilado y segun la opinion del médico de la empresa, es sitio muy sano, debido quizá á las medidas de policía que allí se han adoptado. Está algo poblado: sus casas y tiendas son de madera y se halla establecido un hospital, en el que se proporciona buena asistencia á los enfermos. Segun la estadística que en él se lleva, las estancias diarias han variado el año próximo pasado entre ciento veinte y sesenta. La enfermedad que mas ha reinado ha sido la de fiebres intermitentes, adquiridas por los trabajadores en la faena de Cahuintala. Su mortalidad está calculada en un seis por ciento de sus estancias. Consta allí mismo que en la época en que grasaba en Islay la fiebre amarilla, pasaron de aquel

puerto al de Mollendo varios atacados de ella, de los que algunos sanaron y solo cuatro murieron, sin que se hubiese producido el contagio.

Mejia.—Tiene todas las ventajas apetecibles para establacer una gran poblacion: la comision reproduce aquí todas las condiciones favorables que le conceden los señores Blume y Echegaray y á mas la de que con el agua que fácilmente se le proporcione del rio de Tambo, en cuanta cantidad se quiera, se logrará fertilizar ese terreno, que es por todas partes vegetable.

Por todo lo expuesto se impondrá V. E. del estado en que se encuentra el trabajo de la línea, de la importancia de las variaciones en ella introducidas, el tiempo que falta para su conclusion y de la absoluta é indispensable necesidad que hay de nombrar, á la posible brevedad, una comision compuesta de personas competentes, que con los elementos necesarios examine prolija y detenidamente el litoral comprendido entre Islay y Mejia é indique á V. E. cuál ha de ser el punto de partida del ferrocarril.

Al concluir le es altamente satisfactorio á la comision manifestar á V. E. que en la parte de la via examinada, ha cumplido el empresario fiel y liberalmente los términos de la contrata.

Grato será, por demas, para la comision, Excelentísimo Señor, que dignándose V. E. tener en mira los pocos elementos de que ha podido disponer para realizar sus trabajos, procurando suplir aquellos con el ardiente deseo de que se ha encontrado poseida á fin de corresponder cumplidamente á la confianza con que V. E. quiso honrarla, sea de supremo agrado y aprobacion el presente informe.

Arequipa, Marzo 7 de 1870.—Excmo. Señor.—RAMON ASCARATE.—ENRIQUE ROMAÑA.—EDUARDO PONCIGNON.—BELISARIO SANCHEZ DAVILA, Secretario.

Conviniendo el ingeniero que suscribe en la parte de este informe que se refiere al estado de los trabajos, locacion de la estacion de Arequipa y otros pormenores de la línea del ferrocarril, no participa de la indecision de la comision en la parte referente al puerto.

Mejia es una rada abierta, sin proteccion alguna ni contra el viento ni contra las olas. Ademas tiene el grave inconveniente de estar situada á sotavento de un rio que lleva al mar mucha arena. Una construccion que podria dar proteccion contra las olas, sería de muy difícil ejecucion y aunque fuese construida, quedaria inutilizada en poco tiempo con depósitos de arena.

Mollendo es una caleta pequeña, formada por un promontorio de peñas del mismo tipo como Islay, pero mucho menor de escala. Es susceptible de mejora, pero no de mucha, y carece de agua potable.

Islay: habiendo examinado este puerto minuciosamente desde muchos años atrás, conozco de cuánto es susceptible. Es incomparablemente mejor que Mollendo en el dia y capaz todavia de mucha mejora. Cualquiera de sus peñas tomada separadamente sería igual á un Mollendo. Su dotacion de agua en el dia es escasa y este es el único argumento de peso que, como puerto, se ha avanzado en su contra; mas, habiendo en esta ocasion examinado el orígen del agua, no dudo que la cantidad, con poco trabajo, puede aumentarse muchísimo, probablemente hasta llenar todas las necesidades futuras del lugar.

En resúmen, el que suscribe considera que, para un puerto, Mollendo es mucho mejor que Mejia; mas cree que, temprano ó tarde, Islay ha de ser el término en la costa de los ferrocarriles de Puno y Arequipa—ALEJANDRO PRENTICE.

Cambios de trazos y estaciones.

Chorrillos, Abril 23 de 1870.

Visto este expediente con el informe y planos presentados por la comision nombrada con el objeto de examinar los trabajos que se ejecutan en la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa y fijar los sitios donde deben establecerse las estaciones principales y secundarias; y considerando:

1º Que del prolijo exámen verificado por la comision en las noventa y nueve millas de camino que ha recorrido desde Mejia á Arequipa, las primeras diez y siete millas están bien enrieladas, así como el resto de las sesenta hasta Mollebaya, en estado de recibir rieles, hallándose todos los trabajos conformes con las bases y condiciones estipuladas por el contratista en el decreto de 30 de Abril de 1868;

2º Que la diferencia de cambio que ha notado la comision en la via es, desde el punto denominado la Quebradilla, antes de entrar á Huasamayo y siguiendo la márgen derecha del rio Chili, atraviesa los pueblos de Uchumayo, Congata, Tingo Grande, parte de Huasacache y Tingo Chico, pasando por un viaducto hasta terminar en la ciudad de Arequipa;

3º Que es mas preferible esta via, por la naturaleza del terreno donde va á establecerse, seguridad en su ejecucion y suavidad en las pendientes, mientras que la determinada en el primitivo trazo, hecho por los ingenieros Blume y Echegaray, que sirvió de base al contrato, ofrece graves inconvenientes para su construccion, por tener una gradiente mayor del cuatro por ciento que la designada en la citada contrata, y atravesar terrenos sin uso y áridos;

4º Que los citados ingenieros en la especificacion del trazo, aconsejaron dicha variacion, la misma que el ingeniero inspector del Gobierno, en vista del estudio práctico del terreno, y de acuerdo con el ingeniero de la empresa la aceptó, ratificándola al presente la comision encargada de informar sobre estos puntos, por encontrarla conforme á las reglas establecidas para la construccion de ferrocarriles, y satisfacer á la vez los deseos é intereses de los vecinos de Arequipa, relativos á que la via atravesase los mencionados pueblos, facilitándoles los medios de exportar sus productos;

5º Que al aceptar la indicada variacion no se aumenta el presupuesto de la obra, por haber el empresario, de acuerdo con el ingeniero inspector, preferido la construccion de esa via, en compensacion de la primitiva acordada en el citado contrato de 30 de Abril de 1868; se resuelve: que quedan aprobados los procedimientos de la comision, ya respecto á la variacion de la via que debe tocar en los pueblos mencionados, observándose en su construccion las mismas bases que las designadas para la via general, ya con relacion al terminus para la estacion principal de Arequipa, que deberá situarse á espaldas del templo de San Camilo, y las secundarias: la una cerca de la ceja del valle de Tambo en Parada de Tambo, y la otra en el punto mas inmediato á la ceja del valle de Vítor, debiendo la prefectura de ese departamento, conforme á los decretos de 8 y 22 del mes próximo pasado, facilitar al empresario la adquisicion de los terrenos, que de propiedad particular tenga que atravesar la línea, en cuyo caso el referido contratista abonará el valor de ellos, como se halla expresamente estipulado en la condicion 9ª del contrato, debiendo hacer los desvios de la línea, en los lugares ó sitios por donde haya necesidad de realizarlos, reservándose por ahora el Gobierno señalar el puerto que debe servir de punto de partida, para la estacion del ferrocarril, hasta que la comision que se ha nombrado al efecto, emita su respectivo informe,

para resolver en consecuencia lo conveniente, así como respecto al establecimiento de otras estaciones, si fuere necesario.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Apertura del ferrocarril.

Lima, Mayo 3 *de* 1870.

Apruébase la órden expedida en Marzo último por el Prefecto de Arequipa contra la caja fiscal de su dependencia, para que entregase á los Subprefectos de la Union y Castilla, la cantidad de doscientos soles á cada uno, con el objeto de celebrar la inauguracion del ferrocarril de Arequipa á Puno, aplicándose este gasto á la partida 1,178 pliego 1º del presupuesto general.

Pase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Se pide razon del estado del camino.

Lima, Octubre 15 *de* 1870.

Señor Prefecto del departamento de Arequipa.

Este Ministerio necesita tener á la posible brevedad, una razon de las millas que recorre la locomotora del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, de las que están terraplenadas, y de las que no lo están.

Asimismo necesita saber el estado en que se hallan los trabajos del ferrocarril de Arequipa á Puno, y los que se hacen relativos á los estudios de la via férrea que trata de establecerse para el Cuzco.

US. tomará informes detenidos y exactos, sobre los puntos que dejo expresados, á fin de proporcionar al Gobierno los datos que sobre el particular necesita.

Dios guarde á US.—MANUEL SANTA MARIA.

Las locomotoras recorren 88 millas.

Señor Superintendente de Gobierno.

El estado de los trabajos de los ferrocarriles de los deparmentos del sur de esta República, que desea saber el Supremo Gobierno para lo que crea conveniente, y dando el informe que se me ha pedido, es: el de esta ciudad de Arequipa á la costa de Mollendo, ochenta y ocho millas, que recorren las locomotoras. Y los terraplenes para concluirse al término de la estacion, de ocho dias mas de esta fecha.

El de Puno, seis millas arregladas para colocar rieles.

Y el del Cuzco, ochenta millas trazadas en su línea.

Arequipa, Noviembre 15 de 1870. —THORNDIKE.

Confirma el anterior dato.

Señor Coronel Prefecto.

El infrascrito reproduce el informe circunstanciado precedente del ingeniero científico director de los trabajos de los ferrocarriles de esta parte del sur de la República, concretándose á lo que toca á lo de su intervencion en la Superintendencia de Gobierno que ejerce en el de esta ciudad á la caleta de Mollendo. Que es conforme cuanto menciona el referido ingeniero, y en las mas buenas y mejores condiciones posibles, faltando que se concluya y reciba la línea por el contrato de ella y cuando lo disponga el Supremo Gobierno.

Arequipa, Noviembre 15 de 1870. —S. C. P.—MARIANO V. DE LOS REYES.

Arrendamiento del ferrocarril.

Lima, Diciembre 5 *de* 1870.

Visto este expediente, del que aparece que á consecuencia de haber elevado D. Enrique Meiggs una propuesta al Gobierno para tomar en arrendamiento el ferrocarril de Mejia á Arequipa, se expidió la

suprema resolucion de 8 de Julio del presente año, por la que se mandó sacar á remate el arrendamiento de dicho ferrocarril por ante la Junta de Almonedas de este departamento, y se fijaron las bases del contrato, expresando que eran todas de aceptacion obligatoria para los postores, con excepcion del precio de la subasta, única cláusula de las bases sobre la cual debian recaer las ofertas; que fijados y publicados los avisos por el término legal, se reunió la Junta de Almonedas en el local de costumbre y á la hora señalada, el dia 1º de Octubre último; que no habiéndose presentado persona alguna á hacer postura, se suspendió el acto, difiriéndose el remate para el 15 del mismo mes, á fin de que publicándose nuevos avisos hubiera postores en el remate; que no obstante haberse hecho las correspondientes publicaciones, cuando la Junta de Almonedas se volvió á reunir el dia 15 de Octubre, no se presentó persona alguna como postor, por lo cual se cerró el acto, y se dió cuenta al Gobierno con el acta respectiva que original corre á f. . . . ; y teniendo en consideracion, que habiéndose llenado todas las obligaciones que la ley impone para proceder al arrendamiento de los bienes del Estado, y estando probada la necesidad y conveniencia de celebrar el contrato de arrendamiento del ferrocarril de Mejia á Arequipa, conforme á las bases expresadas en la suprema resolucion de 8 de Julio del presente año; acéptase la propuesta presentada por D. Enrique Meiggs, sobre las bases establecidas en la suprema resolucion citada, con las modificaciones siguientes:

1ª La cantidad que debe entregar el arrendatario en clase de caucion en la Caja fiscal de este departamento, conforme á la base 9ª, es de doscientos mil soles en documentos del crédito público, valor nominal.

2ª Si el material rodante y equipo correspondientes al ferrocarril, prévia la correspondiente comprobacion en forma, resultare no ser suficiente para llenar las necesidades del tráfico, el Gobierno queda obligado á abastecer la línea de todo lo necesario hasta la suma máxima de doscientos cincuenta mil soles, siendo de cuenta del arrendatario todo exceso en el costo sobre esta suma.

3ª Serán libres de todo impuesto fiscal ó municipal los útiles y máquinas destinadas á la explotacion, reparacion y conservacion de la línea, durante el término del arrendamiento.

4ª Si al espirar este resultase una cantidad de material rodante y de equipo superior á la entrega y comprada por el Gobierno, queda entendido que le abonará al arrendatario hasta la cantidad máxima de doscientos cincuenta mil soles, prévia comprobacion de su costo y con las deducciones á que su deterioro diere lugar, en la forma establecida por la base 4ª de la convocatoria mencionada.

5ª Queda entendido que el término en la costa del ferrocarril será un puerto mayor.

6ª El término del arrendamiento comenzará á correr desde la fecha en que se haga al arrendatario la entrega de la línea.

Comuníquese, regístrese, publíquese y pase á la Direccion de Administracion, para que mande extender la respectiva escritura.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Señálase puerto al ferrocarril.

Lima, Enero 6 de 1871.

Teniendo en consideracion: 1º Que es de necesidad hacer estudios detenidos y examinar maduramente las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, para decidir cuál de estos debe ser el término del ferrocarril de esta ciudad á la costa.

2º Que siendo Mollendo el tér-

mino actual de la línea férrea, es urgente dotarle de los edificios necesarios para el depósito de mercaderías y mejor servicio del ferrocarril; se resuelve:

1º Practíquese por el Ministerio de Hacienda y Comercio, los estudios convenientes para conocer cuál de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, debe ser en definitiva el término del ferrocarril de Arequipa á la costa.

2º Declárase el puerto de Mollendo como término provisional del expresado ferrocarril.

3º Autorízase al empresario constructor D. Enrique Meiggs para que en el expresado puerto de Mollendo, por medio de un ingeniero de su confianza, designe los locales, haga los trazos respectivos y proceda á la colocacion de las estaciones, ramadas y demas depósitos que por su contrata está obligado á proporcionar.

Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo.

Arequipa, Enero 6 *de* 1871.

Teniendo en consideracion: 1º Que declarado por decreto de la fecha, el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril entre Arequipa y la costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar mayores facilidades al comercio y garantías á los intereses fiscales.

2º Que careciendo en la actualidad Mollendo de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de mercaderías, es indispensable acordar las medidas que tiendan á salvar estos inconvenientes; se resuelve:

1º Concédese el plazo improrogable de cuatro meses, á contar desde el 15 de Febrero próximo, en que estará abierta al tráfico la línea férrea de Mollendo á esta ciudad, para el despacho de todas las mercaderías actualmente existentes en los almacenes de la aduana de Islay, abonándose por los interesados el valor de los derechos que causare el despacho.

2º Queda clausurado el puerto de Islay para la importacion de mercaderías, debiendo por consiguiente arribar los buques al puerto de Mollendo.

3º Las mercaderías que se importen de la fecha en adelante por el puerto de Mollendo, serán conducidas directamente con las precauciones convenientes, á esta ciudad, en donde se practicará su despacho de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que para este efecto se nombrarán.

Desígnase como local para la aduana de esta ciudad, el edificio conocido por Los Ejercicios.

4º Tan luego como se hubiese verificado el despacho de todas las mercaderías existentes en los almecenes de Islay, se constituirá el personal de la aduana expresada en esta ciudad, prévia órden del Ministerio de Hacienda, debiendo en el dia trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo, con solo la permanencia en Islay de un teniente y dos inspectores, para la vigilancia de esa costa.

5º Las medidas acordadas por la presente resolucion, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fijacion definitiva del término del ferrocarril.

Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Estacion y poblacion de Vítor.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Siendo necesario establecer una poblacion que unida al ferrocarril de Arequipa á la costa, sirva de depósito á los valiosos productos del valle de Vítor y de centro á

las transacciones que en él se hagan, al mismo tiempo que de estacion á dicho ferrocarril, á fin de dar todas las facilidades posibles al comercio, se resuelve: que la estacion de Vítor se haga en el punto mas cercano y al frente de la antigua poblacion de este nombre; y que en el mismo sitio se erija una nueva poblacion. Nómbrase una comision compuesta del hacendado D. Manuel Leon Velarde y el arquitecto de estado D. Octavio Tagliani, que conforme á lo ordenado en este decreto, designe el lugar donde debe establecerse la nueva poblacion y levante el correspondiente plano, dando cuenta al Gobierno para resolver lo conveniente.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de E. S.—SANTA MARIA.

Término para el ferrocarril.

Lima, Mayo 1º *de* 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que las dificultades que ofrece al tráfico la seccion denominada Cahuintala en el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, hace sobre manera costosa la explotacion de esta via, y presenta, entre otros, el grave inconveniente de producir lentitud y mayor precio al trasporte de pasajeros y mercaderías;

2º Que á esta consideracion se añade la muy principal de que, conforme á los estudios practicados y á la experiencia adquirida, Mollendo y mas aun Mejia, son del todo inaparentes como puertos y enormemente inferiores al de Islay que ha servido hasta hoy;

3º Que esta circunstancia es tanto mas atendible, cuanto que la mencionada via férrea es por su extension y por los importantes departamentos de Arequipa, Puno y Cuzco, que va á recorrer, una de las grandes vias nacionales, y demanda como punto de partida un puerto tan cómodo, abrigado y seguro como sea posible obtenerlo en aquella parte de la costa;

4º Que ningun otro punto de ese litoral reune como Islay aquellas condiciones, poseyendo ademas una poblacion regularmente establecida y que conviene conservar;

5º Que la proyeccion de la actual línea férrea de Mollendo á Islay, sobre exigir conforme á los estudios hechos, el enorme costo de cuatro millones de soles, aumentaria inútilmente en trece millas la longitud de la mencionada via, trayendo en consecuencia, para el trasporte de pasajeros y mercaderías, mayor empleo de tiempo y costo que el que debieran soportar;

6º Que si pudiera construirse en buenas condiciones una via férrea directa de Islay á la Pampa, que uniese aquel puerto con la actual via, desaparecerian los inconvenientes expresados, haciendo rápido, seguro y barato el tráfico, debiendo por lo mismo ensayarse este medio;

Se resuelve:

1º Fíjase como término definitivo del ferrocarril de Arequipa á la costa el puerto de Islay, en el cual continuará funcionando la aduana establecida;

2º El Ministerio de Gobierno mandará hacer los estudios correspondientes, para la construccion de una nueva via férrea directa de Islay á Arequipa, que se conexione con la actual en el punto mas cercano y conveniente;

3º En vista de dichos estudios y de los practicados de Mollendo á Islay, que se mandarán rectificar por los mismos ingenieros, decidirá el Gobierno entre la proyeccion de Mollendo á Islay, y la nueva via que se va á estudiar, conservándose en el caso de darse la preferencia á esta, la seccion Cahuintala como ramificacion para el valle de Tambo;

4º Mientras se lleva á Islay la actual línea férrea, á fin de poner

los servicios de esta al alcance del comercio y de los traficantes de los arriba mencionados departamentos, continuará Mollendo como puerto mayor con la dotacion de empleados de aduana que el Gobierno juzgue convenientes.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Informe sobre hacer á Islay término del ferrocarril.

Islay, Julio 5 de 1871.

Al Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Salido de Lima el 3 de Junio, hace hoy un mes que llegué aquí; mi primera operacion fué de visitar el terreno y comparar los planos que tengo sobre los estudios hechos anteriormente. Tambien he ido á Arequipa para examinar los planos y perfiles de la línea férrea y levantar las alturas de esta en la pampa de la Joya, etc.

De este exámen preliminar resultó para mí, la conviccion que solo las repentinas subidas que presenta el terreno de Islay, hasta los cerros muy cerca del mar, han sido causa de que todos los estudios precedentes estén dirigidos del lado sur de Islay, siguiendo á mas ó menos altura del mar el terreno natural. Tratándose pues de alcanzar la altura de Arequipa, Cachendo ha hecho atraccion, siendo este el punto mas bajo de la orilla de la gran pampa y naturalmente se buscó el paso de Cahuintala como el mas conveniente.

Una circunstancia muy preponderante explica ademas el abandono del puerto de Islay, y es: que la naturaleza de los lugares se oponen á priori al establecimiento de un muelle en relacion con el tráfico que se puede desde ahora prever para cuando la línea de Arequipa se extienda hasta Puno y mas allá.

Si Mollendo ha obtenido la preferencia, es porque las maniobras del tráfico marítimo con respecto al ferrocarril, pueden hacerse mucho mas favorablemente que en Islay, cuyas condiciones de terreno están demasiado desfavorables, las aguas del mar lamen las bases de grandes peñas paradas de una elevacion de 45 metros sobre el nivel del mar. Existe hoy dia un pequeño muelle con un plano inclinado y rieles de una empresa particular para trasportar los bultos á la parte superior, pero este medio muy útil para el tráfico de los trasportes á béstias sería insignificante para el movimiento y la actividad de la línea férrea de Arequipa á Puno.

No es pues á considerar el caso de establecer la estacion marítima arriba de las peñas que forman la orilla del mar.

Pero de otro lado, no es dudoso que el fondeadero de Islay es lo mas favorable para los buques y el mas tranquilo de toda la costa del Perú; muchos pasajeros del ferrocarril de Arequipa llegando á Mollendo alquilan béstias para ir á embarcarse á Islay, á pesar de los gastos demasiado elevados por las béstias y los hoteles, sin hablar del tiempo perdido para los comerciantes que deben salir de Arequipa uno ó dos dias antes para no faltar á la llegada de los vapores. Este sacrificio se hace hoy dia para evitarse el susto de embarcarse en Mollendo frecuentemente imposible.

Apoyando sobre este complejo de circunstancias, y á despecho de las dificultades que ofrece la construccion de un muelle con estacion marítima opino, señor Ministro, que es de imperiosa necesidad de admitir el puerto de Islay como cabeza de la gran línea Arequipa-Puno. Mis estudios mismos estuvieron felizmente acabados con relacion á la juncion de la línea de Arequipa en la pampa y no serían de una anomalía si la cuestion de la estacion marítima no estuviera

resuelta. Este fué pues el problema que fijó mi atencion desde mi llegada y que me pareció deber ser resuelto ante todo. Creo ahora que esta parte de mi trabajo está concluida en las mejores condiciones posibles.

Se trata de cortar á media altura dos grandes peñas que forman dos islas en el mar á pequeña distancia de la orilla, y con los materiales provenientes rellenar la superficie de mar poco profunda ó formar un muelle suficientemente extenso para establecer la estacion marítima, la aduana, etc. La línea férrea saldria entonces de este muelle con proporcional pendiente siguiendo la orilla del mar, parte cortada en la peña, parte en terraplen hasta penetrar en una quebrada llamada Matarani al norte de Islay, en la cual la línea sube en una pampita cerca del lugar llamado Los Toldos á 113 metros sobre el nivel del mar, donde he proyectado la construccion de la estacion principal del ferrocarril con sus depósitos de máquinas, carros y bodegas, etc.

La combinacion que consiste en separar los servicios del ferrocarril, limitando la estacion marítma á la superficie de terreno que es posible tomar en el mar; y estableciendo la estacion principal mas arriba con toda la extension de terreno que se quiere para los movimientos interiores, ha facilitado mucho el proseguimiento de mi trabajo.

De la estacion principal la línea sube con pendiente correspondiente hasta la quebrada llamada de los Guerreros, la sola que me parece conveniente para el paso de los cerros y vencer la altura de la gran pampa de la Joya que debemos alcanzar. De la estacion al punto de ingreso en la quebrada de Guerreros, el terreno aunque muy inclinado ofrece sin embargo facilidades para el desarrollo de la línea como se necesita, y en resúmen, señor Ministro, tengo la certeza de poder adelantar sin dificultades mayores. Ya un pedazo de la línea de cinco kilómetros sobre la estacion principal está trazado y si los aguaceros del invierno que empieza no paralizan nuestra actividad, espero acabar pronto este estudio.

Tanto me parece urgente la construccion de esta línea férrea que sería dispuesto á encomendar la idea de empezar cuanto antes los gruesos trabajos como de cortar las peñas en el mar y formar la plataforma del muelle, sin esperar que los estudios sean acabados, puesto que no veo obsolutamente dificultades sobresalientes que pueden hacer obstáculo á su completa conclusion.

Esto lo digo, señor Ministro, en relacion con el noble deseo exprimido por S. E. cuyas miras parecen muy favorables, no solo por el perfeccionamiento material muy urgente del ferrocarril de Arequipa, mas tambien por los verdaderos intereses de este departamento.

Dios guarde á US.—P. SIEBER, ingeniero.

Condiciones del puerto de Mollendo.

El capitan de navio D. Aurelio Garcia y Garcia en su interesante *Derrotero de la Costa del Perú* (1870) dice hablando de Mollendo:

Nueve millas hácia el N. O. de la caleta Mejia, y cinco millas casi al O. de la punta de Islay, está el puerto nombrado. Hay algunas piedras desparramadas al N. y S.; pero todas velan, estan muy próximas á tierra y en tal virtud pueden evitarse. El fondo es de arena gruesa, de doce brazas cerca de la costa, á veintidos brazas á tres cables de distancia. Este lugar ha sido el adoptado para el desembarco de todo el material del ferrocarril de Arequipa, que hoy se construye hasta la ciudad de Puno. La línea que parte del puerto está próxima á concluirse en su primera seccion hasta Arequipa.

Las oficinas de la empresa, habitaciones de los empleados y de-

mas dependencias, se hallan edificadas sobre la planicie alta de los barrancos, son perfectamente visibles desde el mar y ofrecen la mejor marca para dirigirse al fondeadero. Este es limpio y sin abrigo ninguno para la marejada constante del S. O., por lo que, siempre deben acoderarse los buques que aquí concurran.

Un promontorio que está situado en la parte S. de los edificios altos ha sido unido con la costa y de esa union parten los terraplenes del ferrocarril. Esta península separa las dos caletas interiores; en la del N. existe un muelle provisional que está de la parte de adentro de la puntita y rocas, que por ese lado se desprenden de ella. El agua es extraida por cañerías de una de las quebradas próximas y se usan ademas aparatos de condensacion.

En el puerto se experimenta una fuerte corriente que tira constantemente para afuera. Las bravezas de mar son frecuentes y aunque no ofrecen peligros ordinarios para los buques, por ser bueno el tenedero, llegan sí en algunos casos á impedir la descarga por dos ó tres dias consecutivos, y aun la comunicacion con tierra, particularmente en los meses de Junio á Setiembre. Aun no se ha resuelto definitivamente si este puerto será el de partida, para los grandes ferrocarriles en construccion ó si se prolongarán estos hasta el inmediato puerto de Islay.

Progreso del trazo de Islay.

SECCION DEL FERROCARRIL DE ISLAY Á LA JOYA.—CAMPAMENTO DE LAS PRIMERAS CHAMAS, QUEBRADA DE LOS GUERREROS.

Octubre 22 *de* 1871.

Señor Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas,

Refiriéndome á mis dos cartas fechadas 16 de Agosto y 23 de Setiembre, respecto al estado atmosférico de la estacion en este país, tengo el honor de comunicarle que luchando algo contra la lluvia y la neblina, desde los primeros dias de este mes, hemos emprendido nuestro trabajo y salir del centro de la quebrada, sitio en el cual la lluvia es mas persistente. Llegados á mas altura hemos sido un poco mas favorecidos de manera á permitirnos un adelanto satisfacente.

Muy graves se han presentado las dificultades de la subida hasta la cumbre de la quebrada de los Guerreros, pero tanto el deseo de recobrar el mes y medio involuntariamente perdido como la molesta estacion en medio de tanto malestar, nos proporcionó actividad para alcanzar mas pronto la solucion del problema. Es así que ayer he dejado el trabajo ya á tres kilómetros adentro de la pampa de Arequipa.

Despues de haber alcanzado una altura de 1,148 metros sobre el nivel del mar, solo para salir de la quebrada, he tenido que subir algo mas (1,164 m. 00) en la pampita superior que forma, para así decir, el último plano entre los cerros y la pampa, sobre la cual está ahora buscando mi direccion hácia la Joya, adonde podria llegar por el fin de la semana entrante, sino la necesidad de trasladar una vez mas nuestro campamento á tres ó cuatro leguas en la pampa, en atencion á que el tiempo para ir y volver á béstia, toma ya una larga parte del dia.

No puedo disimular á US. mi contento despues del desaliento experimentado, de haber podido llegar con mi instrumento sobre las arenas calientes de esta pampa, que me conducen finalmente á la deseada conclusion de mi trabajo.

Dios guarde á US.—S. M.—P. SIEBER.

Nueva tarifa.

Lima, Octubre 25 *de* 1871.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que la condicion

estipulada en la cláusula 16 de las bases del contrato de arrendamiento del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, expresa claramente que el flete de artículos debe calcularse por el peso que estos tengan; que aun cuando por la cláusula 17 se dispone que para las mercaderías que por su peso ó volúmen requieran una tarifa especial, se arreglará esta á precios que el Gobierno aprobará; no habiéndose expedido dicha aprobacion, no puede alterar en nada la estipulacion anterior; se declara que el arrendatario D. Enrique Meiggs debe formar una nueva tarifa con arreglo á las estipulaciones de la cláusula 16 del contrato.

Publíquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — MASIAS.

Acueducto del ferrocarril.

Lima, Octubre 25 *de* 1871.

Teniendo en consideracion: que por la cláusula 19 del contrato de arrendamiento del ferrocarril de Arequipa, se estipuló con el arrendatario D. Enrique Meiggs la colocacion de una cañería de agua potable para el servicio de la línea y del puerto de Mollendo; que con el objeto de dar principio á esa obra de carácter indispensable y urgente, tanto para que el ferrocarril pueda funcionar con regularidad, como para el bienestar y desarrollo de la nuéva poblacion que se está formando en el puerto de Mollendo, Meiggs ha presentado los respectivos planos, presupuestos y expecificaciones; que mandado rectificar el proyecto por el ingeniero de Estado D. Ernesto Thomas, resulta de dicha operacion la conveniencia de los planos y perfiles y la exactitud del presupuesto, en el que solo se ha considerado el precio del costo, conforme á la citada cláusula del contrato de arrendamiento; que con arreglo á este contrato, ha mandado Meiggs construir los respectivos tubos en Inglaterra, los que se encuentran en viaje para el Perú; se aprueban los referidos planos, especificaciones y presupuestos; y en consecuencia se dispone: que D. Enrique Meiggs proceda á colocar la referida cañería de agua potable, bajo las bases siguientes:

1ª. Meiggs se obliga á colocar noventa millas de tubos de fierro de ocho pulgadas de diámetro y cinco octavos de pulgada de grueso, de la mejor calidad y resistentes á la presion de quinientas libras por pulgada. Dichos tubos se colocarán con válvulas para el aire, espitas de limpieza, cambios, llaves y todo lo demas necesario á la perfeccion del objeto á que se le destina.

2ª En el punto de partida de la cañería, se construirá un receptáculo que contenga á lo menos doscientos mil galones de agua y en el trayecto que recorran, veinte estanques ó depósitos para regular la velocidad del agua.

3ª La obra se ejecutará con arreglo á los planos y perfiles presentados por el contratista y rectificados por el ingeniero Thomas, empleándose en ella materiales de la mejor calidad y que mejor garanticen su solidez y duracion.

4ª Un ingeniero del Estado, que el Gobierno comisione, intervendrá en la ejecucion de los trabajos como inspector de ellos, á fin de que se practiquen conforme á lo estipulado.

5ª El pago del costo de la obra, ascendente segun el presupuesto á la cantidad 1.800,630 soles, se hará por mensualidades correspondientes al material comprado por el contratista, segun facturas debidamente legalizadas y al trabajo ejecutado, el que se valorizará en los certificados que al efecto expida el ingeniero inspector.

6ª Las mensualidades de que habla la cláusula anterior, se pagarán al contado con el 10 ℘ que se descuenta como garantía del valor de los trabajos de los ferrocarriles del

Callao á la Oroya, de Arequipa á Puno y de Ilo á Moquegua.

7ª El reintegro de dicho 10 ℘, que debe devolverse á Meiggs, luego que concluya la garantía de los ferrocarriles mencionados, se hará con el arrendamiento del ferrocarril de Arequipa cuando tenga efecto.

8ª Si despues de terminada la obra, el Gobierno tuviese por conveniente alterar el trazo del ferrocarril de Arequipa, haciendo al puerto de Islay su término marítimo, el contratista queda obligado á trasladar las cañerías con arreglo al nuevo trazo, cobrando tan solo la cantidad de 3,000 soles por cada milla de cañería que se cambie.

9ª El contratista garantizará la solidez y buena construccion de la obra, durante el término de tres años despues de concluida, quedando obligado por todo este tiempo á reparar á su costa los daños que provengan de una mala ó defectuosa ejecucion.

10. Para garantizar el cumplimiento de este contrato, se le descontará mensualmente al contratista el 10 ℘ sobre el valor de los certificados por trabajos hechos, cuyo descuento quedará en depósito durante el tiempo de la garantía.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion del interesado se otorgue la correspondiente escritura.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Ramal de Islay á la Joya.

Islay, Enero 23 *de* 1872.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Adjuntos á esta tengo el honor de remitir á US. los documentos sigúientes, relativos á mis estudios sobre la línea de Islay á la Joya.

1º Plano topográfico general del terreno que la línea atraviesa, con indicacion de las estaciones y paradas de los trenes, así como de los islotes y peñas que se encuentran en el mar, en el sitio encerrado por la proyectada estacion marítima de Islay, los que deben ser cortados hasta el nivel de dicha estacion.

2º El perfil general de todo el largo de la línea desde la estacion marítima hasta la Joya; cuya elevacion es de 1249 metros sobre el nivel del mar.

3º Las especificaciones descriptivas con los respectivos planos referentes á los terraplenes y construccion de la estacion marítima, y la de los Toldos, que es proyectada como estacion principal, y de la parada de los trenes de carga en Tambo de la Cruz.

4º La especificacion general de los trabajos de la línea férrea propiamente dicha y presupuesto de norma.

Las bases de construccion de esta línea, de Islay á la Joya, las supongo las mismas que las de la línea que hoy existe de Mollendo á Arequipa, excepto la parte que se refiere al límite de la gradiente en las curvas; la grande altura que hay que vencer en tan pequeña longitud, así como la pequeñez de las quebradas exige el 4 ℘ de gradiente aun en curvas de radio relativamente pequeño.

Esta circunstancia trae la necesidad de dividir el trayecto de Islay á la Joya en dos partes: la una del mar hasta la cumbre de la quebrada de Guerreros, que se recorrerá con máquinas especiales de carga, y que comprende 31 kilómetros, y la otra de la cumbre hasta la Joya que se recorrerá con máquinas de mayor celeridad y que comprende 24 kilómetros; esta segunda seccion no tiene subidas fuertes y solo recorre gradientes que por pedazos tienen de 1 á 2 ℘. Con relacion á la marcha de los trenes de Mollendo, el camino proyectado ahorrará dos horas del tiempo que hoy se emplea; por lo que se puede ver que la nueva línea es, á pesar de su tortuoso camino por la quebrada de Guerreros, mas ventajosa desde

que es veinte millas mas corta que de Mollendo á la Joya.

En las especificaciones que acompañan el trazo de la línea, están indicados los trabajos mas importantes: como viaductos para atravesar quebradas, tuneles, etc. los que están reducidos á las operaciones siguientes:

(A) Trabajos para establecer la estacion marítima en Islay, trabajos que aunque no demasiado importantes, son interesantes si se atiende á los resultados que se obtendrán.

(B) Construccion de un pequeño túnel, de 130 metros, bajo un morro que se encuentra cerca de los Toldos, que proporcionará acceso á la estacion principal de este nombre.

(C) Un viaducto oblícuo con sobreestructura de fierro que atraviese la quebrada de Guerreros, en el sitio denominado el Soldado Muerto el que solo tendrá 30 metros de largo.

(D) Un viaducto que se construirá con cimientos formados por murallas en la Pampa Blanca. Este sistema me parece menos costoso y mas resistente á los temblores, por lo que lo he preferido.

(E) Existen ademas algunas quebradas importantes como las de Lluta, Trampilla, etc. que se tienen que atravesar, las que se rellenarán por medio de terraplenes; mas si en la ejecucion se notase que podian ser reemplazados con mayor economía, por viaductos con sobreestructura de fierro, se puede permitir el cambio.

Hay tambien cortes que se harán en peña compacta y que podian evitarse por medio de tuneles; pero atendiendo á la facilidad con que se han hecho muy importantes cortes, tanto en Cahuintala como en la línea de Puno, no me he eximido de admitirlos para la nueva línea.

Sin embargo, S. M., de que la simple entrega de mi trabajo sería suficiente para cumplir mi deber, creo que debo agregar algunas consideraciones sobre la necesidad del cambio de la línea actual, á pesar de que S. E. el Presidente comprende bien las ventajas que reportarian los viajeros y que la necesidad de este cambio la ha demostrado la experiencia de los primeros tiempos de explotacion, así como lo manifiesta el haber espontáneamente concebido la idea de poner á Islay en comunicacion directa con Arequipa tocando en la Joya. Esta ocasion de informar sobre el trazo la debo aprovechar para para poner de manifiesto esas ventajas para que puedan ser debidamente apreciadas, desde que van acompañadas del resultado de estudios especiales sobre la línea, los que servirán para ilustrar la determinacion que el Supremo Gobierno crea conveniente tomar, sin por esto pretender influir en lo menor en el juicio que sobre el particular tenga formado S. E. el Presidente.

Apoyándome en las observaciones que he hecho en los últimos meses en esta provincia, creo tener fundamento para opinar que la línea de Islay á la Joya reportará grandes ventajas, no solo por la superioridad que ofrece el puerto de Islay, con respecto á su mejor rada y benignas aguas, sino muy especialmente por las mejoras que desde ahora parece serán indispensables á la gran línea de Arequipa.

Por poco que se estudien las tendencias y las necesidades del comercio en general, que espontáneo se acercó poderoso á Mollendo para buscar su camino hácia el interior, y se calculen las dificultades que parece encontrar hoy en su desarrollo, preciso es admitir que algo falta á la línea de Arequipa con respecto á las facilidades de la circulacion de sus trenes.

En los últimos meses, como consecuencia del movimiento que comenzaba, se verificó un notable aumento en el tráfico de Mollendo, á pesar de la gran cantidad de carga que en

béstias sale de Islay para Arequipa, directamente; carga que, sin exageracion alguna sube hoy á una cantidad media de cuarenta toneladas de mercadería diversa proveniente del extranjero, no pudiendo trasportarse todo, con el muy grave inconveniente de que los bultos expedidos para ser trasportados por ferrocarril, y cuyo peso excediese de 150 kilógramos, tenian que ser reducidos para poder ser cargados por béstias.

Esta es la causa de lo que nadie puede concebir; como con la existencia de un ferrocarril tan próximo en Mollendo, el tráfico de Islay no solo puede sostenerse sino tambien tomar mayores proporciones.

Sin duda que la mansedumbre de las aguas del puerto de Islay, es un atractivo mas, pero esta no es la única causa que influye en el ánimo de los comerciantes. Existen probablemente circunstancias independientes si se quiere del servicio del ferrocarril, que se unen á los sacrificios del comercio, que sería muy largo enumerar en esta relacion. Me limitaré solo á la exposicion de las consideraciones que están en relacion inmediata con el movimiento de los trenes y el servicio propiamente dicho de la línea.

La primera causa contraria al desarrollo del tráfico comercial por el ferrocarril, parece ser que la estacion de Mollendo se encuentra ocupada con la carga de materiales de construccion para la línea de Puno y es precisamente esta circunstancia especial la que nos sirve de medida en nuestras apreciaciones económicas del servicio.

Admitida la importancia del tráfico comercial por Mollendo en el primer año de explotacion (que no puede ser contradicha,) admitida tambien la cantidad considerable de carga que se trasporta por béstias al mismo tiempo que el ferrocarril trafica, cantidad que es manifiesta para cualquier observador, es fácil prever cuál debe ser en pocos años la importancia del tráfico para la línea de Arequipa, y máxime si las líneas de Puno y Cuzco que pertenecen á lugares de produccion y de consumo crecidos, proporcionan su contingente de producto y piden su parte de mercaderías al comercio internacional.

En presencia de esta espectativa podemos con razon preguntarnos ¿dónde están los medios para satisfacer á este esperado movimiento? Con un puerto de mar tan precario en cierto acceso como el de Mollendo, con una estacion tan pequeña en la cual no se sabe desde ahora cómo hacer los movimientos interiores, encerrada por peñas elevadas que impiden todo futuro ensanche, tan cerca del nivel del mar que el agua puede quizás innundarla, no se concibe cómo se podria atender á las exigencias de un tráfico tan próspero como el que debe haber mas tarde en la línea de Arequipa con sus prolongaciones hasta el Cuzco y hasta Puno.

Si por una parte vemos hoy á la activa empresa tomar toda clase de medidas para facilitar el trasporte, haciendo circular á tantos trenes como lo permite el estado topográfico del camino, y por otra, notamos la circunstancia de que el trasporte de materiales de construccion no puede realizarse en su totalidad, obligando á que se queden pacientes en la estacion de Mollendo mas de 1,500 toneladas de mercaderías (Noviembre de 1871) que no parece muy fácil movilizar, por el motivo indicado, llegando hasta el punto de que por cien toneladas conducidas por los trenes llegan 200 del exterior; si pues decia la empresa no puede hacer mas y las mercaderías aumentan de dia en dia, preciso es hacer notar que los medios de accion de la gran línea de Arequipa, son desde ahora insuficientes para las exigencias del comercio.

Para formarse una idea de la situacion, es preciso considerar que sobre la parte de línea de pen-

diente mayor, los trenes no pueden circular con cargamento completo; es decir, con cargamentos comparables á los que llevan los trenes y recorren las llanuras ó caminos de débil subida. La potencia de traccion que sirve sobre estas líneas, para arrastrar un peso útil mayor, es empleada en las fuertes pendientes para equilibrar la accion de la gravedad tanto mas fuerte cuanto mas pronunciada es la subida; además es preciso tener presente que algunas circunstancias atmosféricas como la neblina y la lluvia limitan mucho la potencia teórica de traccion de las locomotoras, llegando hasta tal punto de que en la composicion de los trenes se debe tener cálculo de estas circunstancias reduciendo siquiera por mitad la carga de dichos trenes, de modo pues que el *cuantum* trasportado llega á reducirse en algo. Es así como con máquinas de gran fuerza, entre las que se consideran las que recorren la línea de Arequipa, capaces de arrastrar un peso útil de 150 toneladas con una velocidad de veinte millas por hora, sobre una via á nivel, no pueden llevar mas de treinta y cinco ó cuarenta toneladas sobre un camino escultado, por decirlo así, en los cerros, como en el paso de Cahuintala. Para fijar nuestro juicio, admitamos que cada tren de Mollendo lleva treinta y cinco toneladas útiles y que se despachen cuatro trenes cada dia en ambos sentidos; tendriamos 35 multiplicado por 4, igual á 140 toneladas de carga útil trasportada de Mollendo á Arequipa. Este sería aproximadamente el límite en toneladas de los trasportes posibles, cualquiera que sea la naturaleza de las mercaderías trasportadas.

Ahora bien, en la hipótesis de que no se trasportasen materiales de construccion, no se necesita gran esfuerzo de imaginacion para hacer ver la insuficiencia de los medios disponibles, desde que desde ahora queda un gran sobrante de mercaderías para emplear los trenes posibles; pero de todos modos esta sostitucion de los materiales por mercaderías no se hará esperar mucho y la insuficiencia de los medios de accion de la línea de Arequipa queda plenamente demostrada.

No hay duda, señor Ministro, la línea de Arequipa tiene desde ahora un contingente de tráfico muy respetable y satisfaciendo á este se favorecerá mucho mas pronto el desarrollo y pogreso del comercio que reside en la naturaleza y eficacia de los ferrocarriles, desarrollo y progreso que ningun poder llegaria á limitar, sin arruinar la explotacion desde su base. Admitir, pues, que una línea de esta clase no pueda trasportar, por alguna ciscunstancia, 100 ó 200 toneladas mas de carga, es un error si se habla de ferrocarriles en nuestros dias.

El dilema entónces se reduce á esto: ó la línea tiene medios de accion correspondientes á su importancia futura ó no los tiene; si lo primero no es el aumento de unas 100 toneladas de materiales de construccion el que sería capaz de causar retardo en el trasporte de mercaderías, y si ese retardo se observa, es porque la línea no podrá satisfacer al tráfico futuro; y si lo segundo, claro es que el ferrocarril construido, no satisface el objeto á que está destinado. Queda pues, por demas demostrado, que aquella línea está muy léjos de poder sostener el aumento de tráfico que ocasionará su prolongacion hasta Puno y el Cuzco.

¿Cuáles son pues, los medios que deben emplearse para no limitár tan próspera iniciativa, para no condenar mas tarde á la esterilidad una obra de tamaña importancia?

En Europa, desde mucho tiempo ha, se ha presentado el caso de que el aumento progresivo del tráfico ha hecho al ferrocarril incapaz de seguir prestando sus servicios con

una sola via, de donde ha sido necesario doblarla construyendo vias paralelas; mas, en muchos casos se han evitado estas líneas juntas, por la simple creacion de ramales que saliendo de la misma estacion principal han tomado direcciones diferentes, segun la topografía del terreno, para volver despues á unirse á la misma línea principal con el objeto de facilitar la circulacion de un número mayor de trenes, y muy especialmente con el de permitir que algunos trenes mas ligeros puedan llegar al punto de reunion y parar adelante, antes que los otros trenes que recorren la otra via, lleguen al mismo punto.

Han sido tan grandes las dificultades con las que se han encontrado muchas explotaciones de ferrocarriles de una sola via, que han tenido que resolver la cuestion perentoria de ser ó no ser, para sacrificar menos capitales y continuar el pasaje de los trenes. Encuéntranse muchas de estas líneas en Inglaterra y Alemania, líneas que han necesitado mas de una desviacion de esta clase para multiplicar sus medios de accion. La línea del Norte de Francia, que tiene dos vias principales, por el aumento inesperado del tráfico, se ha encontrado con esa misma dificultad y ha debido resolver el problema con la construccion del ramal de Paris á Creil, por Chantilly, con el fin de poder multiplicar sus trenes y especialmente facilitar el pasaje á Creil de los trenes directos, mientras la otra línea estaba ocupada por los trenes ordinarios.

Pretender que la línea de Arequipa no está desde ahora en una situacion análoga, sería casi afirmar que no debe ó no puede alcanzar la prosperidad que prevemos. Toda inadvertencia en este sentido puede parecer un olvido de lo que pasa en todos los países mas adelantados y aun en aquellos que han empleado ferrocarriles por regiones inhabitadas (como sucede en la América del Norte) en las que han obrado prodigios inesperados, á pesar de que casos de actividad marcada, tan grande como la iniciada en el primer año de explotacion de la línea de Arequipa, han sido muy raros.

Como se ve, el remedio eficaz para esta clase de males es el formar ramales convenientes y completamente indispensables en los caminos que no tienen sino una sola via.

La desviacion de la Joya á Islay reune, segun esto, el carácter de la mas grande oportunidad, no solo por el objeto directo que se alcanza, sino porque abre al interior un segundo puerto de mar, que es accesible en cualquier estado en que se encuentre el mar.

Es tambien una razon imperiosa la que se deduce de la pequeñez de la estacion de Mollendo, que no presta la posibilidad de ser aumentada en su área mas tarde, porque las peñas elevadas que la cercan lo impiden; mientras que en Islay ademas de la estacion marítima con su muelle cómodo y seguro, tiene la estacion principal de los Toldos, la que puede ser tan vasta como la importancia futura del tráfico pueda exigirlo; esta estacion constituye, de este modo, el emporio del tráfico internacional.

Estos, S. M., son títulos de preferencia y de naturaleza tal, que merecen toda la atencion que exige este asunto.

La idea ya emitida de reunir el puerto de Islay con el de Mollendo, por un ferrocarril que siga el litoral, no parece una solucion racional del problema y no presenta la eficacia exigida bajo cualquier punto de vista en que se le examine.

En primer lugar, no es una mejora prolongar el viaje, casi catorce millas para conducir de Islay á Mollendo, cuando el viaje puede reducirse de veinte millas de Islay á la Joya, reduccion que en conjunto resultaria de treinta y cuatro millas para un viajero ó para un bulto que saliera de Islay.

No es tampoco una mejora el mandar los trenes de Islay á Mollendo en cuya estacion no cabe ya el movimiento interior actual; esto no haria sino aumentar el movimiento y de ningun modo despejar la via: el movimiento de trenes de Arequipa no podria ser atendido del modo que la actividad futura lo exije.

Admitiendo del mismo modo que se adelante la línea hasta Tambo ó la Ensenada de un modo independiente de la línea actual que bordea el mar, con el objeto de ponerla al seguro y hacerla servir de desvío, esta permaneceria estéril en sus efectos, desde que el punto de conjuncion de las dos líneas estaria demasiado cerca de Mollendo y se encontraria precisamente al pié de las subidas mas fuertes que son el obstáculo mayor que necesita vencer.

No se trata de llegar al pié de las subidas con mas trenes, unos tras otros, lo que no sería dejar libre la circulacion, sería obstruirla mas, agravar la sujecion actual y perpetuar la tortura del tráfico comercial; de lo que se trata es de que los trenes puedan llevar toda la carga que se presente sin encontrar obstáculos en su camino.

Ademas de esto es preciso considerar que hacer hoy un gasto importante para construir la línea del litoral, para corregir el defecto que ocasiona la braveza del mar en Mollendo, no dispensa el hacer nuevos actos de consideracion mas tarde para satisfacer á las necesidades desde ahora previstas.

El muelle y estacion marítima proyectada en Islay es una necesidad imprescindible en el estado actual de las cosas y mucho mas necesaria con relacion al porvenir; esta estacion y la de los Toldos constituyen el sistema mas completo que se puede adoptar para una desviacion llamada, quizás, á representar el primer papel en la grande explotacion futura.

Este es, S. M., á mi parecer el tema que deba servir de base á las mejoras que son indispensables en la gran línea de Arequipa, considerada bajo el punto de vista de su desarrollo futuro.

En todas las consideraciones que presento, solo me ha animado el deseo de indicar el medio de limitar los gastos eventuales y obtener una obra útil que esté en armonía con las necesidades del porvenir.

En este país de actividad iniciada, el ferrocarril de Arequipa llegará á ser uno de los mas provechosos; ha merecido hasta ahora la muy paternal solicitud del Supremo Gobierno, con lo que tiene la prenda mas segura de que nada será omitido para obtener el perfeccionamiento que dicha obra reclama. Todo no se hace á la vez; mas llega la época en la cual despues de haberse hecho el trabajo, llega el perfeccionamiento, y este no debe ser menos digno que la obra misma; léjos de eso, es quizás el coronamiento y sello de una creacion que dejará honor y aplausos á su ejecutor.

Dios guarde á US.—Señor Ministro.—P. SIEBER, ingeniero.

Presupuesto de la construccion de la línea férrea de Islay á la Joya.

CAMINO.

Excavaciones.	En roca sólida.....	M.	235,718.	921 á	3.00 S.	707,156.7
	En id. desagregada..	"	89,446.	736 á	2.00 "	178,893.3
	En tierra, arena y cascajo.....	"	17,567.	018 á	1.00 "	87,567.0
Terraplenes, no comprendidos los de las estaciones.....		"	440,640.	834 á	0.80 "	352,512.7

Alcantarillas para desagües perpendiculares al camino, 406 m. de longitud, con una seccion media de 3 m.....	M.	1,218.	00 á 60.00	S.	73,080.0
Túnel de los Toldos (roca sólida dura), largo.....	"	130.	00 á 500.00	"	65,000.0

LA VIA.

Rieles y demas accesorios, durmientes y demas material fijo necesario, kilómetros..	K.	62,190.	8,321.00	"	517,482.9
Viaducto del Soldado Muerto la Quebrada de Guerreros.....	M.	30.00	....	"	185,870.0
Id. con su basamento de mampostería en Blanca Pampa.....	"	130.00	....	"	601,428.5
Indemnizacion por terrenos ocupados, aproximadamente..	"	....	....	"	100,000.0
Para limpiar los cerros arriba de la via, aproximacion...	"	....	....	"	100,000.0
Valor del camino y la via.....				S.	3.198,991.0

Gruesos trabajos en cortes, terraplenes y muralla del muelle de la estacion marítima de Islay.....	S.	2.406,049.8	S.	3.027,417.8
Trabajos complementarios de dicha estacion marítima.....	"	621,368.0		
Trabajos para la estacion de los Toldos considerada en sus proporciones reducidas.....		.....	"	750,000.0
Parada de los trenes en el Tambo de la Cruz; cruzamiento de Blanca Pampa y estanque en la quebrada del Aguila.....		.....	"	60,040.0
Gastos hechos para los estudios ejecutados y por ejecutar, para el trazo de la ejecucion de las obras.....		.....	"	40,000.0
Gastos imprevistos y de administracion, 10 ⅌ sobre el total de.....	S.	7.076,449.0	"	707,645.0
Total.....			S.	7.784,094.0

RECAPITULACION.

Camino y via.....	S.	3.198,991.3	S. 7.784,094.0
Estacion marítima y muelle.....	"	3.027,417.8	
Id. de los Toldos y paradas.....	"	810,040.0	
Gastos generales.....	"	747,644.9	

Firmado—P. SIEBER.

Informe de los ingenieros Habich y Arancivia.

Lima, Mayo 26 de 1872.

Señor Coronel Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Los ingenieros infrascritos encargados por US. de dar su opinion sobre la cuestion del ferrocarril de Islay á Mollendo ó de Islay á la Joya, despues de haber examinado todos los documentos relativos al caso, tienen el honor de informar á US. en los términos siguientes:

A nuestro modo de ver, solo se presentan dos soluciones posibles á la cuestion, á saber:

1º Abandonar el ferrocarril entre Mollendo y la Joya y construir en su lugar otra línea entre la Joya ó Islay;

2º Prolongar la línea existente de Mollendo á Islay.

Si el ferrocarril de Arequipa estuviese aun por construirse, no hay duda que insistiéramos por que se adoptara el trayecto mas corto entre Islay y Arequipa; pero no es ese el caso que nos ocupa: tenemos un ferrocarril ya construido y hasta en explotacion, y cuyo principal defecto es el punto de partida, Mollendo, que es malo como puerto y tiene una estacion desventajosamente situada.

Al construir una línea entre Islay y la Joya, sería necesario abandonar la de Mollendo á la Joya, que ya no tendria razon de ser, pues sería necesario sostener dos líneas igualmente difíciles, una de las cuales partiria de un puerto bastante bueno, y la otra, mas larga, de otro muy malo, y eso por el mero capricho de no abandonar este último. Podria admitirse la conservacion de dos vias, si las dos tuvieran el mismo punto de partida, lo cual no sucede aquí.

Un servicio doble, un doble gasto de conservacion en la parte mas difícil de la via de Arequipa, un movimiento activo en la línea de Islay á la Joya y casi nulo en la de Mollendo á la Joya: he ahí las razones que forzosamente obligarian el pronto abandono de esta última, si á todo trance se quisiera conservarla ahora.

Bajo el punto de vista económico, la cuestion es muy grave tambien. Segun los presupuestos del ingeniero Sr. Sieber, la construccion de la línea entre Islay y la Joya importa, comprendiendo la partida de gastos generales, cuatro millones cuatrocientos treinta mil soles. La línea que deberia abandonarse entre Mollendo y la Joya cuesta mas de 5.000,000 de soles con la estacion de Mollendo, pero sin contar las instalaciones del puerto y las obras hechas por particulares fuera de las construcciones del Estado. Adoptando pues esta solucion, el costo de la obra vendria á ser de poco ménos de 10.000,000 de soles, sin contar con las obras que deben hacerse en el puerto de Islay.

Hasta ahora nos ocupamos únicamente del ferrocarril, sin detenernos en el proyecto del señor Sieber relativo á las mejoras que deben hacerse en el puerto de Islay, en lo cual, nuestros datos y observaciones personales no nos permiten estar de acuerdo con dicho señor Sieber. Si pues, á la suma de 10.000,000 de soles agregamos el importe de estos trabajos en Islay que es de 3.374,090 soles, segun el señor Sieber, llegamos á un total de 13.000,000 que representa el gasto que ocasionaria la solucion de que nos ocupamos.

La segunda solucion propuesta por el señor ingeniero D. Juan Thorndyke, tiene por objeto reunir el puerto de Islay con el de Mollendo por medio de un ferrocarril y conservando así todo lo hecho hasta el dia. Esta ramificacion ó prolongacion que tanto mejora las condiciones en que se halla el ferrocarril de Arequipa, importa segun el proyecto del señor Thorndyke 3.000,000 de soles, si la via se lleva arriba del barranco cerca de

la aduana de Islay, y 4.000,000 si se lleva hasta el borde del mar.

Nosotros creemos deber ocuparnos especialmente de la primera de estas dos propuestas, pero agregándole algunas obras adicionales que la completan, y son las siguientes:

Un plano inclinado para doble via, provisto de todas las maquinarias necesarias, para permitir la subida y la bajada de los wagones desde el desembarcadero hasta la estacion.

Un desembarcadero espacioso provisto tambien de los aparatos necesarios al embarque y desembarque; como gruas ó pescantes, etc.

Una cañería que surta de agua potable á la ciudad y al puerto.

En fin algunas construcciones accesorias, como telégrafo, un ramal del ferrocarril que entre á los almacenes de la aduana etc., etc.

Con estas construcciones se obtendrá una solucion que satisfará á las necesidades del comercio y que permitirá conservar todas las instalaciones hechas ya en Mollendo.

Los gastos que su realizacion ocasionaria son los siguientes:

1º La construccion de la via de Mollendo á Islay (basamos esta avaluacion sobre los documentos oficiales que tenemos acerca de los estudios hechos por los ingenieros del Estado, Blume, Echegaray y Sieber.)

a. Terraplenes segun los presupuestos de los señores Blume y Echegaray.....	1.613,131
b. Via, rieles, durmientes, etc.....	142.800
c. Estacion de Islay (la que el señor Sieber ha proyectado para los Toldos).....	750,000
d. Viaductos sobre cuatro quebradas grandes: 320 metros largo total.....	320,000
e Puentes pequeños, alcantarillas, trabajos de defensa.....	100,000
	2.925,931

Añadiendo á esta suma los gastos de construcciones accesorias: como el telégrafo, los gastos de estudios y administracion y en fin los gastos imprevistos, sale que el precio de 3.000,000 presupuestado por el señor Thorndyke para esas obras, queda justificado y comprobado por los datos y documentos suministrados por los ingenieros del Estado.

2º Gastos que ocasionarán las obras adicionales que acabamos de proponer.

a. Plano inclinado con su máquina.....	350,000
b. Desembarcadero con sus accesorios.....	700,000
c. Cañería para el agua, próximamente 30 kilómetros, á 10,000 soles el kilómetro.....	300,000
	S. 1.350,000

Sumando pues esas dos partidas tendremos el conjunto de los gastos que ocasionará la solucion que proponemos; ese total es de cuatro millones trescientos sincuenta mil soles, suma menor que el costo solo del ferrocarril de la Joya á Islay, segun el señor Sieber y que solo es de la tercera parte de los gastos que ocasionaria la realizacion completa de la primera solucion.

Razones semejantes nos hacen casi apartar el segundo proyecto del señor Thorndyke que propone (como ya se ha dicho) hacer la línea de Mollendo hasta el borde del mar, en Islay, por la suma de 4.000,000. Efectivamente, si á esa suma se agrega 1.000,000 que costaria, cuando ménos, la instalacion de muelles, desembarcadero, cañería etc. se llega á un total de cinco millones, suma mayor que la ante-

rior en 650,000 soles y sin ventajas apreciables.

Reconocemos pues, como siempre, que es urgente tomar el puerto de Islay como el punto de partida para el ferrocarril de Arequipa, y somos de opinion que en el estado actual de las cosas, la única solucion que satisface seriamente á esa necesidad, á la par que á las justas exigencias del comercio y de la localidad, sin obligar al Erario á hacer gastos que sobrepasan límites racionales, es la proyectada y propuesta por el señor Thorndyke, con las obras complementarias propuestas por los que suscriben. Esa solucion es además la única aceptable por el Supremo Gobierno que inauguró el ferrocarril de Mollendo á Arequipa.

El tiempo que el señor Meiggs pide para dejar concluida la obra que propone hacer, es de dos años, y creemos que dicho señor dará cumplimiento á su promesa, si se tiene en consideracion los poderosos elementos con que cuenta y sobre todo que la ramificacion de Mollendo á Islay no constituye sino una seccion, un complemento de las grandes vias férreas de Arequipa y de Puno, cuya construccion está encomendada á dicho señor.

Dios guarde á US. — EDUARDO HABICH. — FELIPE ARANCIVIA.

Ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca.

Ley que autoriza su construccion.

JUAN ANTONIO PEZET

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

1º Que es uno de los mas imperiosos deberes del Congreso, procurar por todos los medios que estén á su alcance, la plantificacion de fáciles y prontas vias de comunicacion, que liguen á todos los pueblos de la República entre sí, y á los situados en el interior con los pueblos de la costa, á fin de proporcionarles cómoda exportacion á sus productos y barata adquisicion de los artículos de importacion, desarrollando de este modo el comercio, la agricultura, la minería y la industria, únicas fuentes seguras y constantes de riqueza para las naciones.

2º Que ninguna clase de caminos llenan tan cumplidamente tan importantes fines, como los caminos de hierro; por cuyo motivo el Congreso ha procurado constantemente conseguir su plantificacion en distintos puntos de la República, concediendo al intento todas las seguridades y privilegios conducentes á facilitar su construccion.

3º Que está reconocido por la experiencia que ninguna de las ventajas que se pueden ofrecer á los caminos de hierro que se establezcan en la República, es mas eficaz que la de la seguridad de un mínimum de interés sobre los capitales que en ellos se empleen y que se ha fijado ya en un 7 ℘ para los diversos caminos que sobre esta base se han decretado, con lo cual se consigue atraer á este objeto capitales extranjeros, sin lo que sería imposible la realizacion de tales caminos, por no encontrarse en la República los ingentes caudales que su establecimiento requiere.

4º Que dado el caso de que las circunstancias financieras de la Nacion lo permitiesen, sería tambien conveniente que este género de empresas se hiciese por cuenta del Estado, que encontraria en sus productos una segura remuneracion de

las sumas en ellas invertidas y una sostitucion de la renta que hoy rinden los depósitos de huano.

5º Que los ricos veneros que se encuentran en el departamento de Cajamarca, demandan que se les procure los medios de ser fácilmente explotados, á fin de acrecentar su produccion, y con ella la riqueza nacional, lo cual puede conseguirse ligando al puerto de Pacasmayo con la ciudad de Cajamarca por una via férrea, á cuya implantacion se presta la naturaleza del terreno que média entre esos dos puntos.

6º Que el proyectado ferrocarril entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, merece por la importancia de las riquezas que está llamado á desarrollar, que se haga para conseguir su realizacion, las mismas concesiones que á los otros se han decretado y al que se contrae el anterior considerando.

7º Que una vez reconocidas las bases mas apropiadas para conseguir la plantificacion de vias férreas, y establecidas como lo están para las que se han decretado ya y para las que por esta ley se decreten, es indispensable generalizarlas para todas las que en adelante puedan llevarse á cabo.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que proceda á contratar la construccion de un camino de hierro, entre el puerto de Pascamayo y la ciudad de Cajamarca, con las ramificaciones que se juzguen convenientes, bien por cuenta del Estado, bien por cuenta de una empresa particular, observándose en este último caso las prescripciones siguientes:

1ª La empresa cuya propuesta se admitiere, ejecutará los estudios preliminares de la via y los presentará al Gobierno acompañados del presupuesto de la obra, y de los datos necesarios para conocer su utilidad y productos.

2ª El Gobierno pasará estos trabajos á la Direccion General de Obras Públicas, para que esta los exámine y estudie y comisione un ingeniero del Estado, que de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto.

3ª Estos nuevos trabajos se someterán á la junta de ingenieros, y con el parecer que esta emita, los pasará la Direccion de Obras Públicas al Poder Ejecutivo, con un informe detallado.

4ª El Gobierno someterá todos estos estudios y trabajos á una junta formada por tres comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

5ª El Gobierno en mérito de estos antecedentes, dispondrá que se otorgue la correspondiente escritura, con todas las formalidades, seguridades y requisitos que convengan y que la ley exija.

Art. 2º El Ejecutivo queda autorizado para garantizar á la empresa, que para la plantificacion de este ferrocarril se forme, un mínimun de interés que no exceda del 7 ℘ anual, y por el término de veinticinco años á lo mas, sobre el capital que para su construccion se juzgue indispensable, afectando al efecto las rentas nacionales.

Art. 3º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que aplique las disposiciones contenidas en esta ley, al camino de hierro que debe correr entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, y á todos los demas que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad, satisfactoriamente, promoviendo al intento la formacion de empresas que los lleven á cabo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en Lima á siete de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro.—RAMON CASTILLA, Presidente del Senado.—JOSÉ RUFINO ECHENIQUE, Presidente de la

Cámara de Diputados.—FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario.—L. G. ASTETE, Diputado Secretario.

Por tanto mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la casa de Gobierno en Lima á ocho de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro. — JUAN ANTONIO PEZET. — EVARISTO GOMEZ SANCHEZ.

Se autoriza la formacion de los planos y presupuestos.

Lima, Diciembre 7 de 1864.

Estando el Gobierno autorizado para proceder á contratar la construccion de un camino de hierro, entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, por la ley de 8 de Noviembre último; y en vista de la presente propuesta hecha por D. José Silva Santisteban, que es la primera y única que se ha presentado hasta hoy, para que se adjudique la construccion de dicha línea férrea, con sujecion á las prescripciones de que se encarga la referida ley, de conformidad con lo expuesto por la Direccion de Obras Públicas y dictámen del Fiscal de la Corte Suprema, se acepta dicha propuesta, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Se admite como postor ó empresario al Dr. D. José Silva Santisteban, por sí y á nombre de la compañía que representa para la construccion del ferrocarril, que partiendo de Pacasmayo termine en la ciudad de Cajamarca.

2ª El empresario Dr. D. José Silva Santisteban, dará una fianza de seis mil pesos para asegurar al Gobierno que concluirá el estudio del trazo preliminar de dicho camino en el término de un año contado desde esta fecha.

3ª Si el empresario Dr. D. José Silva Santisteban no concluye el trazo preliminar en el plazo señalado, queda de hecho sin efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno, la fianza á que se contrae la cláusula anterior.

4ª El estudio preliminar á que se refiere el inciso primero del artículo primero de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido, como ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios.

5ª El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:

1º El plano general de la línea, con especificacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de cien metros, cuando menos, á derecha ó izquierda si en estas zonas hay pueblos, haciendas ú objetos notables. El plano será en una escala de un centímetro por cada 50 metros, ó sea 1/5000;

2º Perfil longitudinal.—Se aplicará la misma escala anterior para los horizontales y un centímetro por cada cinco metros, ó sea 1/500, para los verticales;

3º Un informe ó memoria descriptiva del proyecto, en que se exprese con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer, su utilidad y productos, descripcion general del terreno que atraviesa, radios mínimos de las curvas y otros datos igualmente generales; número de estaciones y apartaderos y aun cuando no se presenten los planos de estos, se dará idea de su calidad;

4º El presupuesto general dividido en secciones: 1ª Cantidad y movimiento de tierra y su costo, separando los cortes de los terraplenes y detallando los lugares que estos ocupan con relacion al perfil longitudinal; 2ª Costo del material, expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metros de largo, su forma, peso de los clavos, clavos, coginetes y demas piezas que se empleen. Costo de la colocacion de la via, estaciones, talleres etc.; 3ª Obras

de arte, como puentes, tuneles y otras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlos y su precio é indicando el sistema que se pretende adoptar; 4ª Material rodante, detallando el número de locomotoras, coches, carros, etc. con sus respectivos precios.

5º Gastos generales, como pago de ingenieros, gastos de estudio y demas de administracion y contabilidad y en general todos los indispensables para la construccion de la obra.

6ª La aceptacion de esta propuesta no limita la facultad del Gobierno para admitir otras que faciliten la realizacion de la obra.

7ª Presentados al Ministerio todos los datos que se solicitan por los artículos precedentes, pasará el Gobierno estos trabajos á la Direccion de Obras Públicas para que esta los examine y estudie, comisionando á uno de los ingenieros de Estado, que de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trabajo final y rectifique el presupuesto del monto á que ascienda la construccion del camino.

8ª Luego que estos nuevos trabajos se hallen concluidos, los remitirá el Gobierno á una junta de ingenieros y con el parecer de ella, los someterá á una junta de comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

9ª El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado; siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de esta línea á los actuales proponentes y á los que lo hubiesen verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios.

Trascríbase esta resolucion á los Prefectos de Cajamarca y de la Libertad, haciéndoseles las prevenciones acordadas.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GOMEZ SANCHEZ.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal dice: que de las aclaraciones que solicita el Dr. D. José Silva Santisteban acerca del supremo decreto de 7 de Diciembre último, en que se le admitió como empresario para la construccion del ferrocarril entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, la primera de aquellas que tiene por objeto la construccion de otra línea entre el puerto de Malabrigo y el pueblo de Ascope, bien puede ser atendida, como lo fué la principal, en los términos indicados por la Direccion de Obras Públicas en su precedente informe. Las demas aclaraciones son destinadas á prefijar los derechos y obligaciones que tendrán recíprocamente el actual empresario y los que ocurran despues.

Habiéndose establecido en las bases 6ª y 9ª del citado decreto supremo, los principios relativos á la concurrencia, y dependiendo la de los empresarios posteriores de las bases que el Gobierno les señale en el decreto de admision, segun las circunstancias en que se presenten, casi es innecesario determinar desde ahora los derechos y obligaciones recíprocos. Lo requieren, sin embargo, algunos puntos que no deben dejarse en silencio una vez que han sido expresados, porque se refieren á los principios generales de los contratos, mas bien que á las relaciones entre los mismos contratistas. Así pues, no puede consentirse en la prohibicion de hacer estudios sobre la misma línea elegida por otros. Si son dos, únicos y conocidos, los extremos de la línea, y si esta ha de seguirse por los puntos mas adecuados para un ferrocarril, es evidente que la determinacion de la línea no depende de la voluntad de los empresarios ni de las órdenes del Gobierno, sino de la naturaleza del terreno, y que llegará á suceder que los estudios se hagan por unos mismos

sitios si son esos los mas á propósito para la via férrea.

El aprovechamiento de estudios agenos que despues de hechos no dejan huella sobre el camino en que se practicaron, está sujeto al principio legal: "nadie puede aprovecharse del trabajo de otro sin la indemnizacion correspondiente." De aquí es que justamente se ha indicado por la Direccion de Obras Públicas, como regla general sobre este punto, que: de los empresarios concurrentes, todo él que se aproveche de datos escritos pertenecientes á otro empresario, quede obligado á pagarlos.

No es aplicable el mismo principio de pago que solicita como inventor el Dr. Silva Santisteban, para el caso de darse á otro la preferencia; y no lo es, porque no hay invencion. La ley ha mandado se construya un ferrocarril entre Pacasmayo y Cajamarca, y los que se proponen hacerlo no inventan. Esto, que es de evidencia palpable, no necesita mas que enunciarse.

El derecho de tanteo que no se halla establecido por la ley, como no lo está para el presente caso, solo puede conseguirse por pacto, si en concederlo hay conveniencia para el Estado, sin detrimento de lo que se deba por justicia á los concurrentes. Léjos de haberse otorgado aquel derecho en el supremo decreto de 7 de Diciembre, expresamente se ha declarado en la base 9ª que será preferible el que ofrezca mayores ventajas, considerando sin duda que, adoptado en la base 6ª el sistema de concurrencia, era la utilidad económica la única regla decisiva para la eleccion del contratista.

Si por cuenta del Estado se hiciesen los estudios de la línea y despues fuesen convocados los empresarios con la calidad de que pagaria lo gastado el que se quedase con la obra, entonces sobre las bases prévias, conocidas é indispensables del costo, practicabilidad y utilidad, se recibirian y juzgarian las propuestas, conforme á las leyes dictadas para las contratas fiscales, y corresponderia el tanteo, en caso de pujas, al licitador que mereciese la preferencia en la primera subasta, bajo cualquiera forma que esta se hiciese. Mas en la ley especial de 8 de Noviembre de 1864, como si hubiese sido posible que estuviese resuelta la cuestion de preferencia antes de tener conocimiento alguno de los datos esenciales de la obra, se prescriben los trámites á que se sujetará la propuesta del empresario, empezando por los estudios preliminares que debe ejecutar. De aquí provienen los inconvenientes para apreciar con exactitud los derechos del primer empresario en la concurrencia posible con otros postores que se presenten antes de que se perfeccione el contrato, segun la regla 5ª, artículo 1º de la ley de Noviembre.

Cierto es que los estudios de la línea cuestan gastos considerables y trabajo inteligente por un tiempo no pequeño, y pocas ó ningunas personas los iniciarian sin la esperanza de poder obtener la obra, aunque fuese con mayores ventajas para el Estado.

Cierto es tambien que con la preferencia por el tanteo se estimulará y favorecerá la iniciativa; pero no se debe olvidar tampoco que esta concesion influirá adversamente en la concurrencia, y que la impediria de una manera absoluta si los empresarios posteriores no tuviesen la seguridad de que por lo menos se reembolsarán de todos sus gastos, aun en el caso de que en sus propuestas mas económicas, se sostituya el primer empresario. Así es que si V. E. tiene á bien acceder á la solicitud del empresario Dr. Silva Santisteban, debe ser con la condicion de que pague todos los gastos del estudio de la línea al empresario cuya propuesta mas ventajosa haga él suya por el tanto, y que solo se exima de esa obligacion, en el caso indi-

cado por la Direccion de Obras Públicas en el artículo 4º de sus conclusiones precedentes. — Lima, Febrero 19 de 1865. — URETA.

Estudio del trazo preliminar.

Lima, Julio 1º de 1868.

Debiendo marchar en el próximo vapor al puerto de Pacasmayo los ingenieros de Estado D. Pedro Marzo y D. José Hindle, para ocuparse del estudio del trazo preliminar del ferrocarril que se proyecta plantificar entre dicho puerto y la ciudad de Cajamarca; abónese por la Tesorería del departamento á los expresados ingenieros los sueldos que devenguen por los meses de Julio y Agosto próximos, cuya cantidad asciende á 800 soles, conforme al presupuesto que se acompaña, haciéndose la entrega de la expresada suma al ingeniero habilitado D. Pedro Marzo.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene su cumplimiento.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —LA FUENTE.

Convócase para remate.

Lima, Marzo 22 de 1869.

Estando el Gobierno plenamente autorizado por la ley de 10 de Enero del presente año, para contratar la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca; y hallándose terminados los estudios y el trazo respectivo, se resuelve: que se admitan propuestas cerradas por el término de cien dias, para que los que tengan á bien hacerlas, las presenten al Ministerio del ramo acompañando una garantía á satisfaccion del Tesoro de quinientos mil soles, sujetándose á las bases siguientes.

ESPECIFICACION.

A. *Trabajos de formacion del camino.*

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida tres metros y setenta centímetros, á treinta centímetros mas abajo de la gradiente.

En la region de las lluvias además del ancho reservado para el camino, habrá en las excavaciones una zanja que será forrada con piedras en las partes que sea necesario.

2. Los socavones tendrán cuatro metros y ochenta centímetros de ancho y cinco metros noventa centímetros de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con material conveniente, hasta llegar á la gradiente. Para el abrigo de los cuidadores, se formarán á cada cien metros nichos que tendrán dos metros de ancho, por un metro y medio de profundidad y dos metros y medio de alto. En el fondo habrá una zanja para la libre evacuacion de las aguas. Los socavones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida; en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo que se habrán asentado despues de un año de explotacion, serán repuestos en la altura en que lo exija la gradiente.

5. Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo, ó de piedras.

6. La gradiente máxima será de 3 ℘ en curvas de menos de trescientos metros de radio, y de 4 ℘ en los demas casos.

7. El radio mínimo de las curvas será de doscientos metros y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros.

8. Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

9. En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2 F.

B. *La via.*

1. Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2. Forma del riel, la que se denomina T.

3. Peso del riel: treinta y un kilógramos y medio por metro.

4. Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro (*Fish plates suspended joints.*)

5. Cruceros y puntas de acero.

6. Pernos hechos por máquina.

7. Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés ó California Redwood.

8. La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exija el cambio de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9. Los durmientes se colocará á setenta y cinco centímetros d centro á centro, y mas inmediato en las junturas, segun costumbre

C. *Estaciones.*

(A) Estacion de Pacasmayo.

1. La estacion de Pacasmayo estará establecida ocupando en su mayor parte, por medio de un relleno, la pampa baja que está al norte del pueblo y comprenderá:

Un edificio que contenga:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que llegan.

2º Las boleterías necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Dos departamentos de *restaurant* de primera y segunda clase.

6º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

7º Orinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase.

8º Dos departamentos, cada uno de seis piezas y una cocina aparentes, uno para el jefe de la estacion y su familia y otro para el superintendente.

9º Un salon amueblado para el Directorio con oficinas para la secretaría y el archivo.

10. Seis habitaciones de dos piezas cada una para los empleados.

11. Una vereda de sesenta metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua de rieles.

12. Un edificio para carga, con departamentos separados para recibir y entregar; las oficinas de servicio y las balanzas necesarias.

13. Un edificio para acomodar á lo menos ocho locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

14. Un edificio para composturas de locomotoras, con todos los útiles y la maquinaria necesaria, y diez

y seis viviendas para maquinistas y fogoneros.

15. Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con veinte viviendas para los carpinteros.

16. Un corral para carbon y leña.

17. Dos tanques de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

18. Un aparato para destilar el agua del mar para el servicio de la estacion, capaz de producir veinticuatro metros cúbicos en veinticuatro horas.

19. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

20. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

21. Una ramada para cincuenta carros.

22. Un embarcadero en ranfla para béstias.

(B) Estacion de la Viña.

La estacion de la Viña comprenderá:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera y segunda clase.

2º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

3º Orinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase.

4º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el ingeniero residente.

5º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion y su familia.

6º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

7º Dos departamentos aparentes para *restaurant* de primera y segunda clase.

8º Una oficina para telégrafo.

9º Un edificio para acomodar cuatro locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

10. Una vereda de treinta metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua de rieles.

11. Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros con los útiles y maquinarias necesarias y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

12. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion de Pacasmayo.

13. Una ramada para carbon y leña.

14. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

15. Una ramada para diez carros.

16. Un embarcadero en ranfla para béstias.

(C) Estacion de Cajamarca.

La estacion de Cajamarca estará situada en una parte de los terrenos de la Recoleta y comprenderá lo mismo que la estacion de Pacasmayo, salvo el aparato de destilar agua.

(D) Habrá estaciones secundarias en los lugares siguientes:

1º En San Pedro de Lloc.
2º En Guadalupe.
3º En Tolon.
4º En Montegrande.
5º En Llallan.
6º En Chilete.
7º En Llagaden.
8º En la Asuncion.
9º En Huacrarruco.
10. En Llanacora.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boletería con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para *bufete*.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda cubierta de treinta metros.

11. Una ramada para tres carros.

12. Un corral ó ramada para carbon y leña.

13. Un tanque como los de Pacasmayo, salvo en Chilete, donde es inútil.

14. Un embarcadero en ranfla para béstias.

15. En cada una de las estaciones de la Asuncion y de Huacrarrucro, habrá una tornamesa de quince metros de diámetro.

D. *Material rodante.*

1º Ocho locomotoras de primera clase, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de trece kilómetros por hora sobre gradientes de cuatro por ciento, combinadas con curvas de trescientos metros de radio.

Ocho locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de treinta y cuatro kilómetros por hora, sobre gradientes de uno y medio por ciento.

Dos locomotoras-ténder para el servicio de las estaciones.

2º Diez y seis coches para pasajeros de primera clase con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán solamente para veinticuatro pasajeros cada uno y seis serán con lugares excusados.

Cuatro coches mixtos.

Diez y seis coches de segunda clase, seis de los que serán con lugares excusados.

3º Ochenta carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas, para conducir cada uno, cuando menos diez toneladas de carga.

4º Veinte carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

5º Cuarenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

6º Ocho carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

7º Treinta carros especiales para ganado.

8º Telégrafos de soga en los coches.

9º Las ruedas de toda clase han de ser de fierro fundido y templado.

(E) *Muelle de Pacasmayo.*

Se establecerá en Pacasmayo un muelle enfrente de la estacion, con las condiciones siguientes:

1ª El muelle se compondrá de dos partes: la una sólida que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, y la otra en esqueleto que servirá para unir la primera con la costa y con la estacion.

2ª La parte sólida tendrá doscientos metros de largo y treinta metros de ancho. Su exterior estará formado con muros de piedra, con cal hidráulica de reconocida calidad ó con cimiento de Portland, y la parte interior entre los muros estará rellenada con piedras, cascajo ó arena. Su extremo formará una punta.

3ª La parte en esqueleto será del sistema Mitchell y tendrá mil metros de largo y diez de ancho.

4ª El muelle tendrá un pescante para levantar un peso de diez toneladas, dos para cinco toneladas cada uno y tres para tres toneladas.

5ª Además habrá dos pescantes sobre ruedas para dos y media toneladas.

6ª Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

7ª En la rada se colocarán veinte boyas de hierro ancladas por medio de tornillos de Mitchell.

E. *Prevenciones generales.*

1ª Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2ª Los planos para puentes, estaciones, muros y en general para toda obra de arte serán sometidos al ingeniero inspector para su exá-

men y aprobacion, lo mismo que los trazos en que especialmente habria que emplear curvas de menos de doscientos metros de radio.

3ª El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4ª Los trabajos deberán comenzarse cuatro meses despues de celebrado el contrato y la línea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Tesoro, caso de falta, la garantía presentada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

5ª El Gobierno aceptará la propuesta que crea mas conveniente, en vista de las garantías que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de esta empresa, previniéndose que vencido el término de los cien dias, durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de su despacho á presencia del Oficial Mayor, Jefes de seccion y de los proponentes.— Rúbrica de S. E. — GALVEZ.

Aviso oficial.

El término de los avisos que previene el anterior supremo decreto, se vence el 1º de Julio, y se previene que en dicho dia á las dos la de tarde se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan hecho.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Próroga para abrir las propuestas.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Vista la anterior solicitud, prorógase por cinco dias mas la apertura de las propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca.

Fíjense los respectivos avisos y publíquese.— Rubrica de S. E.— FERREYROS.

Aviso oficial.

En cumplimiento del supremo decreto anterior se previene que el dia Mártes 20 del presente á las dos de la tarde se procederá á abrir, en el salon del Ministerio del ramo, las propuestas á que se refiere el anterior supremo decreto.

Lima, Julio 14 de 1869.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Nueva licitacion.

Lima, Agosto 3 *de* 1869.

No habiéndose presentado el 20 de Julio anterior, dia designado para la apertura de las propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, mas propuestas que la de D. Enrique Meiggs, ábrese un segundo término de cincuenta dias para la admision de nuevas propuestas, conforme á las bases acordadas en la convocatoria de 22 de Marzo último.

Fíjense los respectivos avisos y publíquese.— Rúbrica de S. E.— VELARDE.

Aviso oficial.

En cumplimiento del supremo decreto anterior, se previene que el segundo término para la presentacion de propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, se vence el 25 de Setiembre próximo, dia en que se verificará la apertura de dichas propuestas con arreglo á las bases fijadas en la convocatoria de 22 de Marzo último.

Lima, Agosto 3 de 1869.

El jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Propuestas de D. Enrique Meiggs.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, del modo mas conforme á derecho, digo: Que habiéndose verificado el nuevo plazo fijado por el Supremo Gobierno para recibir propuestas sobre las construcciones del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, y no creyendo deber introducir variacion alguna en las propuestas, que tuve la honra de someter á la ilustrada consideracion del Supremo Gobierno con fecha 15 de Julio último, por parecerme ajustadas á la ley, y exentas de toda condicion exajerada, me permito adjuntar á la presente solicitud el número del periódico oficial en que fueron publicadas dichas propuestas, ratificándolas en todas sus partes, y protestando hallarme como siempre, dispuesto á hacer cuanto esté en mis facultades por corresponder dignamente á la confianza del Supremo Gobierno, cumpliendo religiosamente con los compromisos que me impusiese cualquier contrato y dejando plenamente satisfechos los fines y deseos del Supremo Gobierno de la República.

En tal virtud—

A V. E. suplico se sirva haber por presentadas y en toda forma ratificadas las mencionadas propuestas, y en virtud de ellas, resolver lo que estime mas justo y conveniente.

Lima, Setiembre 25 de 1869.

Excelentísimo Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

PRIMERA PROPUESTA.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, empresario de ferrocarriles, ante V. E. con el debido respeto digo: Que en conformidad al supremo decreto de 22 de Marzo del corriente año, por el que se piden propuestas para la construccion de un ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, propongo á V. E. llevar á cabo la enunciada obra bajo las condiciones siguientes:

1ª Me obligo á construir un ferrocarril del puerto de Pacasmayo á la ciudad de Cajamarca, en todo conforme á los planos levantados y á las especificaciones contenidas en el mencionado decreto.

2ª Todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre para este efecto.

3ª Me obligo á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de seis años, si no ocurriere detencion alguna por culpa del Gobierno, que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de aquel en que se firme la correspondiente escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

4ª Me obligo á asegurar y garantizar el uso público y la construccion de la obra hasta un año despues de concluida y entregada; quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á mi costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por los mismos casos fortuitos indicados en el artículo anterior.

5ª Me obligo á introducir en la construccion de la línea y sus dependencias todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via, trazos, etc., etc. sean indicadas y ordenadas por el ingeniero inspector del Gobierno con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y costo total de la obra.

6ª Todos los útiles, herramientas y máquinas que se introduzcan para la obra, serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, debiendo yo justificar que se destinan al camino. Tambien se concede la

misma exencion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y con la condicion de que no excedan al valor de dichos útiles y materiales.

7ª Será igualmente libre de derecho, la importacion de la pólvora de minas, ó de cualquiera otra sustancia explosiva, usada ó por usar, que sea indispensable para la ejecucion de los trabajos; ó bien se me permitirá su fabricacion en las cantidades necesarias, dando en uno ú otro caso las garantías convenientes.

8ª Serán igualmente libres de todo derecho fiscal ó municipal, mientras dure la construccion de la línea, los víveres y demas artículos necesarios para los operarios, trabajadores y empleados.

9ª Dichos empleados, operarios y trabajadores estarán durante la obra, hasta que esta sea entregada al Estado, libres y exentos de reclutamientos, de todo alistamiento militar, servicio cívico y concejil.

10. Los contratos celebrados entre el empresario y sus operarios, dependientes y peones, surtirán todos sus efectos, siempre que no se opongan á las leyes del país, y estén legalizados por el Ministro ó Cónsul peruano residente en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

11. Es igualmente obligacion del Supremo Gobierno promover y sostener los expedientes de expropiacion y allanar todas las dificultades que ofrezca la adquisicion de los terrenos necesarios para la via, estaciones, paradas, desvios y demas dependencias, así como para facilitar el tránsito de los materiales y útiles que deban atravesar propiedades particulares.

12. Es tambien obligacion del Supremo Gobierno facilitar lugares para la ocupacion temporal, en donde hacer viviendas y proveedurías para los empleados, operarios y peones, mientras dure la obra.

13. El empresario tiene facultad para tomar y conducir de cualquier manantial de agua, rio, estero, etc., toda la que juzgue necesaria para el consumo de los trabajos, para los trabajadores mismos, para las locomotoras, etc., etc.

14. El precio total de la construccion de la obra, esto es, la via, estaciones y dependencias, carros, máquinas y demas útiles, es de veinticinco millones de soles que se abonarán en bonos, á satisfaccion de la casa que los emita, por mi cuenta, en Europa ó América, que ganen un 6 ℘ de interés anual, pagadero por semestres vencidos y que tengan una amortizacion acumulativa de 2 ℘, hecha tambien por semestres. La amortizacion se hará por sorteo y á la par; y tanto la redencion de los bonos como el pago de los intereses se verificará en Lóndres por los banqueros de la República. Los bonos serán emitidos con la fecha del dia en que se extienda la escritura de adjudicacion, y depositados seis meses despues en una casa en Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista, debiendo la casa depositaria llevar una cuenta corriente de intereses entre el Gobierno y el contratista. La redaccion y forma de los bonos y cupones se harán de acuerdo entre el Supremo Gobierno y el empresario.

El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en la forma siguiente: El valor de las facturas por compra de herramientas, maderas, durmientes, rieles, máquinas y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, sea que se compren en el país ó en el extranjero, será abonado en los expresados bonos y en sumas equivalentes, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, en el acto y sin dilacion alguna, á mí, ó á mi legítimo representante, tan

luego como se le presenten las referidas facturas competentemente certificadas. El resto se me pagará en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion con el costo total de la obra, debiendo yo al efecto presentar mensualmente en Tesorería el certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de su inspeccion ó aprobacion.

15. El empresario se compromete á pagar la multa de veinte mil soles por cada mes que exceda de los seis años de plazo estipulado en la cláusula 3ª y el Supremo Gobierno se compromete por su parte á abonar al empresario veinte mil soles por cada mes de menos de los indicados seis años.

16. Por cuanto no está considerada en los presupuestos presentados al Supremo Gobierno por el ingeniero en jefe de la línea, ninguna cantidad para la construccion de arquerías, muros de retencion y otras obras semejantes, queda entendido, que en el caso de requerirlas la solidez y seguridad de los tuneles designados en los trazos, este gasto imprevisto no entra en el precio total estipulado, sino que su costo será ajustado y fijado entre el contratista y el ingeniero inspector, á quien oportunamente se deberán presentar los planos de las obras en proyecto.

17. Si por cualquier acontecimiento, el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion del trabajo, queda facultado el empresario, bien para suspender los trabajos, sin renunciar por ello al derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen, ó bien para continuar la obra, hasta su conclusion con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta hasta hacerse pago de lo que se adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándosele para este efecto, y desde ahora para entonces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca especial, la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

18. Si el contratista por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula 3ª, por ese solo hecho, para declarar por si solo, fenecido el contrato, y exigir de dicho contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

19. Como garantía para responder á las obligaciones que contraigo, dejaré en depósito en arcas fiscales, quinientos mil soles de los que tengo que recibir por la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa, descontándoseme desde luego un 10 ℘ de cada certificado de pago.

20. Los desacuerdos que sobre la inteligencia y aplicacion de este contrato puedan suscitarse entre el Supremo Gobierno y el empresario, se resolverán por los tribunales de la República, conforme á las leyes nacionales.

Por tanto—

A V. E. suplico que teniendo por presentada esta propuesta que seguramente es la mas aceptable de las que hayan podido hacerse, se sirva acogerla, si así lo tiene por conveniente.

Lima, Julio 14 de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

SEGUNDA PROPUESTA.

Me obligo á construir el ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca en el órden y forma siguiente:

Art. 1º Del puerto de Pacasma-

yo á la Viña, es decir, la primera seccion, con muelle, estaciones y demas dependencias, en todas sus partes, conforme á los planos y especificaciones presentadas al Supremo Gobierno, por la suma de ocho millones seiscientos mil soles.

De la Viña á Cajamarca, con sujecion al trazo, planos y demas especificaciones del señor Malinowski, pero con facultades, desde el momento de firmarse la contrata, ámplias y definitivas, para aumentar la gradiente hasta el cinco por ciento (como está adoptado en el ferrocarril de Copiapó ó Chañarcillo,) y para reducir el radio de las curvas hasta trescientos piés cuando lo crea necesario, por la suma de trece millones cuatrocientos mil soles.

Art. 2º Si fuere indispensable aumentar la gradiente á mas de 5 ℘, á fin de evitar los enormes y peligrosos tuneles designados en el trazo de la línea, entónces estaré facultado para emplear, á mi arbitrio, ó el sistema Fell, adoptado en el ferrocarril del Monte Cenis, ó bien el sistema de tres rieles, tambien usado con un éxito brillante en el ferrocarril de las Montañas Blancas (Estados Unidos de América.)

Art. 3º Los materiales de construccion, que se empleen en las vias indicadas en la cláusula anterior serán, en calidad, peso y dimensiones, iguales exactamente á los usados en las líneas mencionadas, y las locomotoras, carros y demas útiles de equipo, suministrados en número igual al determinado por el señor Malinowski para el sistema estipulado en la primera propuesta.

Art. 4º Las demas condiciones relativas al plazo para la construccion y entrega de la línea, contratas, pago en bonos á la par, garantías, etc. etc., serán las mismas que quedan expresadas en la primera propuesta, debiendo considerarse para los efectos de esta propuesta, como si en ella estuviesen insertas literalmente.

Lima, Julio 15 de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

TERCERA PROPUESTA.

Me obligo á construir el ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, en el órden y forma siguientes:

Art. 1º Del puerto de Pacasmayo á la Viña, es decir, la primera seccion del mencionado ferrocarril, con muelle, estaciones y demas dependencias, materiales y equipo, en todas sus partes conforme á los planos y especificaciones presentadas al Supremo Gobierno, por la suma de ocho millones seiscientos mil soles.

De la Viña á Cajamarca, en perfecta conformidad con el ferrocarril de Tongoy (Chile) construido por mí desde el puerto de Tongoy hasta las minas de Tamayo, perteneciente al señor D. José Tomas Urmeneta y otros. Es decir:

Ancho de la via entre los rieles, tres piés y seis pulgadas (medida inglesa.)

Durmientes. Seis piés por cuatro pulgadas y seis pulgadas.

Rieles del peso de cuarenta y dos libras por yarda.

Junturas, cruceros, puntas, pernos, cepos, etc., carros de pasajeros y de carga, etc., de las mismas dimensiones y calidades usadas en el antedicho ferrocarril de Tongoy; y en cantidad igual á lo determinado en las especificaciones del señor Malinowski. Locomotora del mismo sistema y poder, que las suministradas por mí á la empresa del ferrocarril de Tongoy, y conocidas con el nombre de locomotora-ténder y del peso de doce toneladas poco mas ó ménos. El modelo será igual al dibujo que acompaño, pudiendo este ser alterado, siempre que el ingeniero del Gobierno haga las observaciones que estime convenientes antes de dar las órdenes para la construccion y remesa de las maquinarias necesarias.

El precio de la segunda seccion, con arreglo á las bases prescritas, es de ocho millones cuatrocientos mil soles.

Art. 2º La gradiente máxima, con arreglo al sistema indicado para la seccion comprendida entre la Viña y Cajamarca, será de 5 ℘; pero si fuere necesario aumentarla á fin de evitar los enormes y peligrosos tuneles designados en el trazo de la línea, se me faculta ámplia y definitivamente para emplear entónces, á mi arbitrio, ó el sistema Fell, adoptado en el ferrocarril del Monte Cenis ó el de tres rieles que tan buenos resultados ha dado en el ferrocarril de las Montañas Blancas, en los Estados Unidos de América.

Art. 3º Las demas condiciones relativas al plazo para la construccion y entrega de la línea, contratas, pago en bonos á la par, garantia, etc. etc., serán las mismas que quedan expresadas en la primera propuesta, debiendo considerarse, para los efectos de la presente, como si en ella estuvieran insertas literalmente.

Lima, Julio 15 de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

Comision para el proyecto de contrato.

Lima, Octubre 12 de 1869.

Habiendo la comision de ingenieros expedido el informe, ordenado por decreto de 30 de Setiembre último; pásese este expediente á la junta de comerciantes, compuesta de los señores D. Julian Zaracondegui, D. José Francisco Canevaro y D. Alfredo Wohl, quienes en vista de los estudios y trabajos practicados para la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, formularán el proyecto del contrato, segun lo dispuesto en el artículo 4º de la ley de 8 de Noviembre de 1869.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

(Véase el ferrocarril que sigue de San Pedro de Lloc y Guadalupe.)

Ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe.

Convocatoria.

Lima, Marzo 8 de 1870.

Estando autorizado el Gobierno para establecer en la República, los ferrocarriles que crea necesarios, una vez conocida su utilidad y practicabilidad, segun lo dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869; y siendo necesario dar principio al ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe para continuar dicha línea hasta Cajamarca, siempre que de los nuevos estudios que se han mandado practicar, desde la ciudad de Trujillo hasta la de Cajamarca, resulte ser mas ventajoso y conveniente á los intereses económicos é industriales de esa parte de la República, se dispone: que por el término de treinta dias se reciban propuestas cerradas en el Ministerio del ramo, para la construccion del citado ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe para ejecutarlo por cuenta del Estado, debiendo los proponentes acompañar para la admision de sus propuestas una garantía de cien mil soles á satisfaccion del Cajero fiscal de Lima; y sujetándose ademas á las bases y condiciones siguientes:

ESPECIFICACION.

A. *Trabajos de formacion del camino.*

1. Ancho al nivel de la gradiente, en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

2. El talud será el natural, salvo los casos en que será revestido con muros de consolidacion.

3. Los terraplenes en tierra ó cascajo que se habrán asentado despues de un año de explotacion, serán repuestos en la altura que exija la gradiente.

4. Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedras.

5. La gradiente máxima será de uno y medio por ciento.

6. El radio mínimo de las curvas será de trescientos metros.

7. Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

8. Los espacios entre los dur-

mientes deben ser rellenados hasta el nivel superior de dichos durmientes.

9. Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de un modo seguro el camino, donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2 F.

B. *La via.*

1. Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2. Forma del riel, la que se denomina T.

3. Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4. Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro (*Fish plates suspended joints.*)

5. Cruceros y puntas de acero.

6. Pernos hechos por máquina.

7. Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés ó California Redwod.

8. La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos de las curvas. Todo riel para las curvas será ajustado á ellas antes de ser colocado.

9. Los durmientes se colocarán á sesenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. *Estaciones.*

(A) Estacion de Pacasmayo.

1. La estacion de Pacasmayo se establecerá ocupando en parte la pampa baja que está al norte del pueblo y comprenderá:

Un edificio que contenga:

1. Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2. Una boletería con sus aparatos.

3. Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios y con una division para guardar los equipajes que convenga.

4. Un local para *bufete.*

5. Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, siendo ademas los de hombres separados de los de mujeres.

6. Orinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7. Un departamento de cuatro piezas y una cocina, para el jefe de la estacion.

8. Tres habitaciones de dos piesas cada una, para los empleados.

9. Una vereda de treinta metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua de rieles.

10. Un edificio de treinta metros de largo, para carga, con la oficina de servicio y las balanzas necesarias.

11. Un edificio para acomodar tres locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

12. Un edificio para compostura de locomotoras, con todos las útiles y la maquinaria necesaria, y diez viviendas para maquinistas y fogoneros.

13. Un edificio para composturas de carros y coches, con diez viviendas para carpinteros.

14. Un corral para carbon y leña.

15. Dos tanques de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, con sus aparatos.

16. Un aparato para destilar agua del mar para el servicio de la estacion, capaz de producir veinticuatro metros cúbicos de agua por dia.

17. Una balanza de plataforma para pesar los carros cargados.

18. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

19. Una ramada para veinte carros.

20. Un embarcadero en ranfla para béstias.

(B) Estaciones de San Pedro de Lloc y Guadalupe.

Cada una de estas estaciones comprenderá:

1. Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y de segunda clase

2. Una boletería con sus aparatos.

3. Una oficina para recibir y entregar los equipajes y carga, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4. Un local para *bufete.*

5. Lugares excusados para pasajeros de primera y de segunda clase, siendo ademas los de hombres separados de los de mujeres.

6. Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7. Un departamento de cuatro piezas y una cocina, para el jefe de la estacion.

8. Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9. Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda cubierta de treinta metros.

11. Una ramada para seis carros.

12. Un corral ó una ramada para carbon y leña.

13. Un tanque como los de Pacasmayo.

14. En la estacion de Guadalupe habrá una tornamesa de quince metros de diámetro.

D. *Material rodante.*

1. Cinco locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de treinta y cuatro kilómetros por hora, sobre gradientes de uno y medio por ciento.

2. Seis coches de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán para cincuenta y seis pasajeros cada uno y dos para veinticuatro. Dos de los coches serán con lugares excusados.

3. Seis coches de segunda clase y dos de ellos con lugares excusados.

4. Quince carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas para conducir cada uno cuando menos, diez toneladas de carga.

5. Cinco carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

6. Dos carros cerrados, para equipajes y objetos de valor.

7. Dos carros para ganado.

8. Telégrafos de soga en los coches.

9. Las ruedas de toda clase han de ser de fierro fundido y templado.

E. *Muelle en Pacasmayo.*

Se establecerá en Pacasmayo un muelle enfrente de la estacion, en las condiciones siguientes:

1ª El muelle será en esqueleto, del sistema Mitchell y se compondrá de dos partes: la primera que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, tendrá cien metros de largo y treinta metros de ancho. Sus costados estarán forrados desde el nivel del mar bajo, con tablas de madera de diez centímetros de espesor, cuidando de que no queden resaltos en el revestimiento; habrá dos escaleras de servicio, una en cada costado. La segunda parte que servirá para unir la primera con la costa y la estacion, tendrá novecientos metros de largo por diez metros de ancho.

2ª El muelle tendrá un pescante para levantar diez toneladas, otro para cinco toneladas y dos para tres toneladas. Ademas habrá un pescante sobre ruedas para dos toneladas.

3ª Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios, para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

4ª En la rada se colocarán veinte boyas de fierro ancladas por medio de tornillos de Mitchell.

F. *Prevenciones generales.*

1ª Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2ª Los planos para puentes, estaciones, muros y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos.

3ª El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4ª Los trabajos deberán empezarse cuatro meses despues de celebrado el contrato, y la línea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Tesoro, caso de falta, la garantía presentada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

5ª El Gobierno aceptará la propuesta que crea conveniente, en vista de las garantías que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de esta empresa, previniéndose que vencido el término de los treinta dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de su despacho á presencia del Oficial Mayor, Jefes de Seccion y de los proponentes.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Admítese la empresa particular.

Chorrillos, Marzo 29 de 1870.

Habiéndose dispuesto por el decreto de 8 del presente, el que se admitan propuestas por cuenta del Estado, para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe; se resuelve: que se admitan asimismo propuestas para realizar la construccion del mencionado ferrocarril, por empresa particular, con lo que queda ampliado el citado decreto y vigente lo demas que contiene.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Presenta fianza.

Señor Cajero Fiscal.

R. Barbe ante US. con el debido respeto digo: que debiendo presentar propuestas para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, cuya convocatoria corre impresa en el periódico oficial, y debiendo abrirse estas el 7 del corriente, presento á US. como fiadores para el acto del remate á los señores que firman el presente recurso junto conmigo, en señal de asentimiento.

Por tanto—

A US. suplico se sirva mandar extender la escritura de fianza y que se me dé el certificado respectivo.

Lima, Abril 4 de 1870.—R. BARBE.—P. T. LARRAÑAGA.—J. GREGORIO GARCIA.

Aceptacion de fiadores.

Caja Fiscal, Abril 4 de 1870.

Acéptanse los fiadores presentados por D. R. Barbe; pase al escribano de Hacienda á fin de que practicadas las diligencias de ley, expida el certificado respectivo.—GARCIA Y GARCIA.

Otorgamiento.

Ante mí y á foja 72 vuelta del registro de Hacienda se ha otorgado una escritura de fianza por la cantidad de cien mil soles, y con las personas que se indican en el decreto de la vuelta.

Lima, 5 de Abril de 1870. — CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, escribano público.

Propuestas para construir el ferrocarril.

Excmo. Señor.

Rafael Barbe, ante V. E. me presento respetuosamente y expongo: —Que por decreto de 8 de Marzo anterior se ha dignado V. E. dis

poner que se convoquen postores para la construccion por cuenta del Gobierno de un muelle en Pacasmayo y de un ferrocarril del mismo puerto á Guadalupe; y por resolucion de 29 del mismo mes se ha ampliado la convocatoria, permitiendo que puedan hacerse propuestas para la construccion de las obras dichas por empresa particular.

Antes de que se hiciera la convocatoria tenia hechos algunos estudios preparatorios de esta línea férrea; y con los datos reunidos pensaba hacer una propuesta para su construccion. Y como la obra está ya decretada, me encuentro en aptitud de hacer la propuesta correspondiente.

Como la convocatoria deja entera amplitud á los proponentes, voy á someter á V. E. dos propuestas. En la primera la obra se hará por cuenta del fisco; y en la segunda por empresa particular; y ambas contienen las condiciones mas ventajosas que, á mi juicio, se pueden ofrecer.

PRIMERA PROPUESTA.

Construccion del muelle y ferrocarril por cuenta del Gobierno, haciendo via recta entre Pacasmayo, San Pedro y Guadalupe.

Las condiciones para la ejecucion de esta obra serán las siguientes:

1ª Se construirán el muelle y el ferrocarril, sujetándose estrictamente á las prevenciones establecidas en la convocatoria, en cuanto á los trabajos de formacion del camino, via, estaciones, material rodante, y demas que contiene el aviso mencionado; las cuales son aceptadas por mí, y deben tenerse como reproducidas literalmente en este lugar.

2ª Los trabajos principiarán dentro de los cuatro meses fijados en la convocatoria; y estarán concluidos dentro de dos años despues de principiados, bajo las penas establecidas en la misma convocatoria; y exceptuando las demoras ó interrupcion por guerra interior ó exterior, ó por otro caso fortuito ó de fuerza mayor.

3ª El Gobierno pagará por el muelle y el ferrocarril mencionados la cantidad de 2.500,000 soles. Para este pago quedarán hipotecadas las rentas libres del huano y de las aduanas de la República. La cantidad mencionada se me pagará en cinco porciones de á 500,000 soles.

El primero de estos pagos se hará el dia en que principien los trabajos, y los restantes sucesivamente, con el intérvalo de cuatro meses entre uno y otro.

Si por algun evento se suspendiesen los pagos ó no se hiciesen con puntualidad, el contratista tendrá el derecho de exigir judicialmente las cantidades debidas, con sus intereses de 1 % mensual por todo el tiempo de la demora; y durante el tiempo que trascurra desde que deba hacerse el pago hasta que se haga, no correrá el término fijado para la construccion de la obra.

4ª El Gobierno concederá á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la línea, sus estaciones y oficinas. Si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes, para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

5ª Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino durante el tiempo de la cláusula segunda.

6ª Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion de órden entre los trabajadores y hacerlos cumplir sus compromisos.

7ª Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo casos de guerra exterior.

8ª El empresario ó quien lo represente podrá trasmitir en todo ó en parte por cualquiera contrato los derechos que resulten de este.

Esta propuesta á mas de las ventajas que resultan de la pequeña suma en que se presupuesta la obra, tiene la especial de no demandar operaciones de crédito en el extranjero. Creo por esto que será preferible á las demas de su especie, y que merecerá ser tomada en consideracion por el Gobierno, si se decide á adoptar este sistema de construccion.

SEGUNDA PROPUESTA.

Construccion del muelle y ferrocarril por cuenta del Gobierno, partiendo de Pacasmayo para San Pedro y Guadalupe, y pasando por los pueblos de San José y Chepen, y poniéndose en comunicacion con las haciendas de Namplo, Casque, Caltambo, Chafancillo, Chafan, Limoncarro, Cerrillo, Talambo, Tambó, Molino y cuantas se hallen próximas á esta direccion.

Las condiciones para esta obra serán las mismas que para la propuesta primera, exceptuando el precio de la obra, que por el aumento de la línea será de 2.800,000 soles, que se me pagarán en los mismos términos de la cláusula tercera anterior.

TERCERA PROPUESTA.

Construccion del muelle y ferrocarril por empresa particular.

Los estudios preparatorios del muelle de Pacasmayo y ferrocarril de ese puerto á Guadalupe que se han hecho por cuenta mia, tenian por objeto proponer á V. E. la construccion de esas obras por empresa particular. Me hallo por este motivo en actitud de formular la propuesta correspondiente.

Las bases para la ejecucion de la obra serán las siguientes:

1ª Se construirá el muelle y ferrocarril, sujetándose estrictamente á las prevenciones establecidas en la convocatoria, en cuanto á trabajos de formacion del camino, via, estaciones, material rodante y demas que contiene el aviso mencionado; las cuales son aceptadas por mí, y deben tenerse como reproducidas literalmente en este lugar.

2ª Los trabajos principiarán dentro de los cuatro meses fijados en la convocatoria; y estarán concluidos dentro de dos años despues de principiados, bajo las penas establecidas en la misma convocatoria, y exceptuando las demoras é interrupcion por guerra interior ó por otro caso fortuito.

3ª La línea férrea entre el puerto de Pacasmayo y Guadalupe se hará dándole la direccion más conveniente para que aprovechen de los beneficios de ella los valles de San Pedro y Guadalupe.

4ª El Gobierno concederá á la empresa privilegio exclusivo por el término de veinticinco años para la construccion y explotacion de líneas férreas entre los puntos mencionados.

Este término principiará á contarse desde que la línea sea entregada al tráfico público y durante él nadie podrá construir ni explotar otra línea férrea entre Pacasmayo y Guadalupe.

5ª El Gobierno concederá á la empresa durante los veinticinco años citados la garantía del 7 ℘ sobre el capital que se emplee en la obra, el cual se fija en 2.900,000 soles.

Esta garantía se concederá del mismo modo que la otorgada al ferrocarril de Lima á Huacho en la resolucion de siete del presente mes y año.

6ª Terminados los veinticinco años del privilegio, la empresa continuará explotando la línea como propiedad particular suya por sesenta y cinco años mas, concluidos los cuales quedará á beneficio del Estado.

7ª El Gobierno concederá á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la línea, sus estaciones

y oficinas. Si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes, para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

8ª Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino durante el tiempo del privilegio.

9ª Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision y las balijas de correo se conducirán gratis. Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en la tarifa.

10. La tarifa de pasajes y fletes se fijará por la empresa, prévia aprobacion del Gobierno y no podrá sufrir alteracion ninguna sino con la autorizacion del Gobierno.

11. Si el servicio público demandase la construccion de otras vias férreas que crucen la de Pacasmayo ó sus ramificaciones, la empresa no podrá oponerse á que se hagan.

12. Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion del órden entre los trabajadores y hacerles cumplir sus compromisos.

13. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo caso de guerra exterior.

La garantía del 7 ₱ que solicito, no gravará de ningun modo al Gobierno, porque atendiendo á la feracidad de los valles que va á unir esta línea, es indudable que producirá desde luego el 7 ₱.

En esta propuesta se debe tener presente que el muelle de Pacasmayo no tendrá mas extension que la de quinientos metros, que es la que se considera bastante para el servicio del ferrocarril de empresa particular, y de las haciendas. Siendo la línea férrea y el muelle por cuenta del Gobierno, su condicion es distinta, y puede exigir mayor extension; pero en caso de empresa particular, para que sea de mas fácil ejecucion, es preciso que los interesados tengan la posibilidad de gastar menos en la empresa, y asegurar su mayor renta. De otro modo es difícil que los capitales se dediquen á estas negociaciones.

Además, lo que se deje de gastar en el muelle se empleará en aumentar la línea, haciéndola pasar por las haciendas, como en la segunda propuesta.

Por lo expuesto, y habiendo presentado en la Caja fiscal los fiadores necesarios para tener el derecho de hacer propuestas, segun aparece del certificado que acompaño, y estando llano á aumentar esta garantía hasta la cantidad que designe el Gobierno, con personas de acreditada solvencia;

A V. E. suplico se digne tomar en consideracion las tres que este recurso contiene, y aceptar la que á juicio de V. E. sea mas conveniente á los intereses fiscales.

Lima, Abril 6 de 1870. — Excmo. Señor. — RAFAEL BARBE.

RESÚMEN.

La primera propuesta...		S.	2.500,000
La segunda	id.....	"	2.800,000
La tercera	id.....	"	2.900,000

Informe facultativo.

Excmo. Señor.

La comision de ingenieros del Estado que suscribe, nombrada por V. E. en 20 del próximo pasado mes, para emitir su opinion sobre las propuestas para la construccion de un muelle en la bahía de Pacasmayo, y de un ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro y Guadalupe, despues de haber estudiado préviamente las propuestas tiene el honor de informar como sigue:

Son siete los proponentes que hacen diez propuestas, y todas ellas aceptan de antemano, lisa y llana-

mente las bases propuestas por el Supremo Gobierno. Un solo proponente entre todos se nos presenta como bien impuesto de las obras de cuya ejecucion se trata y lo es el que se firma Prentice y Cª, pues, tanto en su propuesta para la obra del ferrocarril, cuanto en la para la del muelle, nos presenta especificaciones bien detalladas y concienzudamente tratadas, como tambien plazos bien detallados y ejecutados.

Para que rápidamente pueda juzgarse entre dichas propuestas, las clasificamos en tres especies.

1ª Las por cuenta del Gobierno.
2ª Las por cuenta particular.
3ª Las por cuenta mixta.

Las propuestas por cuenta del Gobierno ofrecen la construccion en el órden siguiente:

1ª Dockendorff.....	S. 1.699,000
2ª Pérez.....	1.900,000
3ª Garcia y Garcia....	2.000,000
4ª Prentice y Cª.....	2.092,000
5ª O'Donovan y Cª en bonos al 8 ℘ por soles 3.000,000 ó efectivo probable por t. m.	2.400,000
6ª Barbe.....	2.500,000
7ª Barbe otra propuesta.....	2.800,000
8ª Christian 5.300,000 soles en bonos al 8 ℘ por t. m. en efectivo probable	3.040,000

Todas estas propuestas están conformes con las condiciones propuestas por el Supremo Gobierno, exceptuando la segunda de Barbe que ofrece hacer tocar la línea en varios puntos, si se le dan 3,000 soles mas por milla que lo que pide en la primera propuesta.

Nosotros si tuviéramos de decidir entre ellas, dariamos la preferencia á Prentice y Cª, tanto porque su precio es equitativo, cuanto que estas van arregladas á las condiciones de las bases, y á mejoras indispensables que están inclusas en ellas, y tambien porque además, dan en sus planos y especificaciones, como tambien en su misma posicion de ingeniero, garantías seguras para la buena y sólida ejecucion de las obras de que se trata.

Las propuestas por cuenta particular:

La única de Barbe pide una garantía del 7 ℘ sobre un capital de 2.900,000 soles. Esta propuesta propone un muelle de 500 metros de largo, lo que además de ser en contra de las bases, no está motivado ni en el precio comparado con el de las otras dos propuestas, ni con la conveniencia local, puesto que no puede convenir á la vez el hacer un muelle de largo determinado en 1,000 metros y el de 500 metros sin otro motivo que la enorme diferencia en el precio. Si sin embargo se salvase el no estar conforme con las bases al acortar el muelle en 500 metros, debemos advertir que una empresa particular para la explotacion de un ferrocarril, recargada con el capital muerto de la construccion de un muelle de 500 metros de largo, no conseguiria un interés módico sobre su capital muerto por muchos años, por lo que el Gobierno tendria mas bien un continuado desembolso de 7 ℘ de aquel capital que son 203,000 soles al año, los que equivalen al 14 ℘ cuando menos del costo efectivo de las obras en cuestion, descontándose de esto la entrada neta del ferrocarril; y además esta propuesta no nos merece garantía en su presentacion, por adolecer de estudios y conocimientos de las obras que en ella se proponen hacer.

Las propuestas por cuenta mixta:

Prentice y Cª proponen la construccion del muelle por cuenta del Estado en 1.100,000 soles y la del ferrocarril por empresa particular en 1.100,000, con garantía del Gobierno del 7 ℘ anual.

Podemos aplicar en parte lo que decimos en contra de la segunda especie de propuesta en favor de

esta, pues si el ferrocarril no produciria nunca tal vez los réditos de un capital de 2.900,000 soles, es muy probable que desde que entre en funcion produzca el interés del 7 ℘ de 1.100,000 soles ó 77,000 soles anuales y en su consecuencia así no se gravarian los fondos del Estado con aquella construccion.

Consideramos el muelle que siempre con sus entradas de aduana debe estar bajo el dominio y la vigilancia y por cuenta y provecho del Gobierno, en su lugar en la presente propuesta, y hallamos salvados en esta propuesta todos los inconvenientes que contrarian la anterior de Barbe.

Es por los motivos antecedentes que juzgamos la propuesta de Prentice y Cª que ofrece la construccion del muelle por cuenta del Estado y la del ferrocarril por empresa particular, la mas conveniente y realizable, en cuya consecuencia acordamos unánimemente recomendarla á V. E. para su adopcion, debiendo además agregar que D. Alejandro Prentice, quien firma los planos y cuyo nombre figura en dicha propuesta, ha sido durante muchos años ingeniero del Estado y merecido la confianza del Supremo Gobierno, lo que agregado á las razones antecedentes expuestas, no ha dejado de persuadirnos de que dé garantías sólidas como no las dan los otros proponentes.

Concluido este informe con vista á las bases propuestas por el Supremo Gobierno, séanos permitido, Excmo. Señor, hacer dos indicaciones: una sobre la longitud del muelle y otra sobre la direccion del ferrocarril.

En cuanto á la direccion de la línea férrea puesta en las bases del Supremo Gobierno, nos parece del caso aconsejar á V. E., que en el sentido de dichas bases y detallándolas solamente, obligue al agraciado con la construccion de las obras de que tratamos, dirija la línea de modo que se ponga en comunicacion con las principales haciendas de su inmediacion ó mejor dicho con las de los valles de Guadalupe y San Pedro, porque solamente así cumpliria con las benévolas intenciones del Supremo Gobierno.

Es además regla general que los gobiernos solamente deben construir ferrocarriles á sus expensas, que sean útiles para fomentar el progreso del país en general, y en particular del por donde pasan, aunque no den desde luego un producto pecuniario que pague los intereses del capital empleado, (como muy probablemente aconteceria si la línea de que tratamos se dirige solo de Pacasmayo á San Pedro y Guadalupe) siempre que no haya otro modo de conseguir su construccion; pero no puede estar en este caso nuestra línea, porque su fin principal es comunicar las haciendas de los valles de San Pedro y Guadalupe con su puerto, Pacasmayo, y porque hay como conseguir su construccion de otro modo; por lo que nos parece que debe mejorarse la direccion prefijada en las bases propuestas por el Gobierno en este sentido y aceptar la construccion por empresa particular, pues entonces queda fuera de duda, que desde que entre en vida, produzca el interés de 7 ℘ sobre el capital de 1.100,000 soles que piden Prentice y Cª, reduciéndose así la garantía del Gobierno á mera proteccion sin gravámen del Erario.

Si opinamos que un muelle de 500 metros de largo sería corto para la bahia de Pacasmayo, tambien nos parece, que un muelle de 1,000 metros de largo sería demasiado largo para sus necesidades. La sonda da segun los planos 41 piés de profundidad á los 1,000 metros, y 31 piés á los 700 metros de distancia, contados desde el principio del muelle en la mencionada bahia hasta su término. Opinamos pues que una profundidad de 31 piés sea bastante y que un largo de 700 metros es el largo para el muelle de que tratamos, tanto mas, cuando esa distancia en la direccion del

muelle proyectado, está lo bastante fuera de la tasca, lo que no aconteceria con un muelle de largo de 500 metros en el mismo sitio.

Con estas aclaraciones se habrá dado aplicacion á la ley del Congreso de 8 de Noviembre de 1864 para el caso de que tratamos, y se habrá comprendido por la comision que suscribe las progresistas ideas de V. E., salvo lo mejor opinado por V. E.— Excmo Señor.— Lima, 1º de Mayo de 1870. — GERRIT S. BACKUS. – FEDERICO HOHAGUEN. —WALTER J. MORRIS.

Primer proyecto de contrato.

Excmo. Señor.

La comision nombrada por V. E. para formular el proyecto de contrato del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, y la construccion de un muelle en Pacasmayo, dice: que examinado el expediente, resulta que haciendo D. Rafael Barbe tres propuestas diferentes, y dos D. Alejandro Prentice y Cª, hay que considerar diez propuestas diferentes, sujetándolas á la clasificacion que ha hecho la comision de ingenieros, la que las reduce á tres órdenes ó sistemas: 1º por cuenta del Gobierno; 2º por cuenta particular, y 3º por cuenta mixta.

Segun esta clasificacion, pueden formularse los contratos solo respecto de los sistemas, que en concepto de esta comision podrian ser aceptables. Desde luego opinamos por que las propuestas del primer sistema son inadmisibles, por cuanto exigen el desembolso inmediato de dos millones de soles mas ó menos, y aun cuando en la convocatoria de 8 de Marzo último, se establece que los trabajos se harán por cuenta del Gobierno, la circunstancia de exigirse el inmediato desembolso, y la consideracion de que el Erario nacional está hoy en el caso de recibir adelantos por via de empréstito para hacer frente á los gastos ordinarios, inclinan á esta comision á creer que el Gobierno no aceptará las propuestas basadas en ese sistema.

Como en los otros sistemas no sabe la comision cuál de las propuestas sea la aceptable por el Supremo Gobierno, ni sea posible conjeturarlo, por cuanto no existen en el expediente, ni el presupuesto de las obras, ni los planos de que en él se hace mérito: documentos que por otra parte son indispensables, conforme á la ley de 8 de Noviembre de 1864; la comision cree llenar su deber, formulando los contratos segun los otros sistemas y bajo la base de quedar reducido el muelle de Pacasmayo de un mil metros á setecientos.

Eliminado, pues, el primer sistema, quedan solamente dos, á saber: por cuenta particular y por cuenta mixta, siendo uno de estos la base de la segunda propuesta presentada por D. Alejandro Prentice, quien ofrece hacer el muelle por cuenta del Gobierno y el ferrocarril por cuenta particular, debiendo pagársele por la obra del muelle un millon cien mil soles en cortos plazos. Si en esta propuesta se hace la rebaja de trescientos treinta mil soles por la diminucion de trescientos metros en la longitud del muelle, de manera que este importe solamente setecientos setenta mil soles, y si el Gobierno puede hacer este desembolso, tal propuesta sería la mas aceptable, porque á esas circunstancias se agrega la competencia del proponente y las aclaraciones y detalles que ha hecho sobre las obras.

La propuesta de D. R. Barbe es igualmente admisible, aun con la prolongacion de la línea, por cuanto no impone al Estado mas gravámen que la garantía del siete por ciento; pero no lo es la de Pérez, aunque aparezca la mas barata, porque en ella se obliga al Gobierno á afianzar cuatro quintas partes del valor de los bonos, lo que constituye una contingencia muy gravosa al Estado.

Cualquiera que sea la propuesta que el Gobierno elija, cumplimos con formular dos proyectos de contrato, uno sobre el sistema de cuenta particular y el otro de cuenta mixta, que son los que tenemos el honor de adjuntar.

Lima, Mayo 26 de 1870.—Excmo. señor.—J. S. TEJEDA.—JOSÉ VICENTE OYAGUE.—J. DE LA RIVA AGUERO.

Segundo proyecto de contrato.

Art. 1º Se exigirá una fianza de veinticinco mil soles para responder por la construccion del enunciado ferrocarril.

Art. 2º Para la construccion del muelle se otorgará una fianza equivalente á la cantidad que constituya cada dividendo de los que han de entregarse al contratista, en el supuesto de que el valor del muelle se pague por mensualidades.

Art. 3º Se insertarán las cláusulas del supremo decreto de 8 de Marzo último, que es el de convocatoria á postores.

Art. 4º Se insertará asimismo el supremo decreto por el que se aceptan las propuestas por cuenta mixta y las modificaciones que se verifiquen.

Lima, Mayo 26 de 1870.—J. S. TEJEDA.—JOSÉ VICENTE OYAGUE.—J. DE LA RIVA AGUERO.

Tercer proyecto de contrato.

Art. 1º Se insertarán todas las cláusulas contenidas en el supremo decreto de 8 de Marzo último, en el que se convocó postores para dicha obra, y se fijarán las condiciones á que estos debian sujetarse.

Art. 2º Se insertará igualmente la propuesta que se acepte y el supremo decreto de aceptacion con las modificaciones que contenga.

Art. 3º Conviniendo que subsista la fianza otorgada para hacer propuestas, se expresará que ella debe garantizar el exacto cumplimiento del contrato, por la suma de cien mil soles, á cuyo efecto firmarán el contrato los fiadores.

Art. 4º Se pondrán las generales de la ley.

Lima, Mayo 26 de 1870.—J. S. TEJEDA.—JOSÉ VICENTE OYAGUE—J. DE LA RIVA AGUERO.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Por la ley de 8 de Noviembre de 1864, está autorizado el Gobierno especialmente para hacer construir el ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, con las ramificaciones convenientes, bien por cuenta del estado, bien por empresa particular, (art. 1º) garantizando en el segundo caso hasta el siete por ciento de mínimo interés por 25 años (art. 2º) La convocatoria para el de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, con mas un muelle en el puerto, corresponde á la primera seccion de esa línea con sus ramificaciones respectivas.

Al examinarse las diez propuestas de los siete peticionarios, se ha establecido, tanto por la comision de ingenieros como por la comision económica, que la obra debe hacerse por empresa particular; é informan tan resueltamente en este sentido, que consideran inadmisibles las propuestas por cuenta del Estado.

La comision de ingenieros, fundando esta opinion, sostiene como regla general que no debe construirse un ferrocarril á costa del Estado, sino por empresa particular, cuando su produccion puede pagar los intereses del capital empleado; y dice que esto sucede al presente, pues que la línea tiene por fin principal comunicar las haciendas de los valles de San Pedro y Guadalupe con su puerto de Pacasmayo.

De estos antecedentes, resulta: 1º que debe darse la preferencia á las propuestas de empresa particular, en que se pide garantía del interés; y 2º que son esencialmen-

te preferibles las que ponen en comunicacion las haciendas de dichos valles con su puerto de Pacasmayo.

Si se atiende á que la misma ley en su artículo 3º ha prescrito como requisitos para el ejercicio de la autorizacion, la utilidad y la practicabilidad del ferrocarril; no puede dudarse de la practicabilidad que está reconocida y detallada en planos y estudios presentados, ni tampoco de la utilidad, que es manifiesta, desde que el ferrocarril sirva para conducir todas las producciones de los valles en que se coloque.

En el supremo decreto de 8 de Marzo último y en la resolucion suprema de 29 del mismo, se pidieron propuestas para construir, tanto por cuenta del Estado como por empresa particular, el ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, y el muelle en el puerto de Pacasmayo.

Los solicitantes, por el órden que se han presentado, son los siguientes:

Don José A. Garcia y Garcia.
" Alejandro Prentice.
" Miguel O'Donovan.
" Juan Dockéndorff.
" Teodoro Christian.
" Rafael Barbe.
" Gregorio Pérez.

De todos estos solo dos, Prentice y Barbe, han acompañado planos y estudios; aquel del muelle, y este, del ferrocarril.

Los siete peticionarios han hecho propuestas para trabajar por cuenta del Estado, y ademas Prentice ha agregado otra para construir el muelle por cuenta del Estado, y el ferrocarril por empresa particular; y Barbe ha acompañado otra propuesta para construir por empresa particular el ferrocarril y el muelle.

En cuanto á poner las haciendas de los valles en comunicacion con el puerto de Pacasmayo, no hay mas propuestas que las de Barbe; ya por cuenta del Estado, ya tambien por empresa particular. Su línea cruza entre San Pedro de Lloc y Guadalupe, por los pueblos de San José y de Chepen y por once haciendas.

Habiendo aceptado todos los peticionarios las bases fijadas en el decreto supremo de 8 de Marzo último, su diferencia esencial consiste en el sistema de la contrata, y en los puntos de comunicacion de la línea.

Si se adopta el sistema de contratar estas obras por cuenta del Estado, y se sigue la línea recta de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y de allí á Guadalupe, las propuestas preferibles son las de Dockendorff y de Pérez; porque aquel pide por precio 1.699,000 soles, y este 1.900,000 soles. Entre estos dos, no solo hay la diferencia en el precio á favor de Dockendorff, la hay tambien á favor de Pérez; pues que este ofrece pagar las propiedades de particulares que sea menester expropiar, y aquel quiere que el Gobierno se obligue á la expropiacion. Debe advertirse finalmente, que no es exacto que Pérez haya exigido como base de su propuesta la garantía de ochenta por ciento en la venta de los bonos con que se le paguen las obras: él ha dejado á voluntad del Gobierno escoger entre el pago en dinero ó en bonos; y para este segundo caso, ha solicitado esa seguridad.

Mas, si no es admisible ahora, como han dicho las comisiones, el sistema de construir estas obras por cuenta del Estado, y lo es únicamente el de realizarlas por empresa particular; para este caso solo es verdadera propuesta la de D. Rafael Barbe, sea que se adopte la direccion recta de San Pedro á Guadalupe, ó sea que pase el ferrocarril por los pueblos y haciendas de los valles.

Aunque D. Alejandro Prentice ofrece construir el ferrocarril por via recta, de cuenta particular, y el muelle de cuenta del Estado, no

queda en realidad obligado á mas que á hacer el muelle á costa del Estado, dependiendo de su exclusiva voluntad construir ó no el ferrocarril. Ha pedido por el muelle 1.100,000 soles, y por el ferrocarril la garantía del 7 ℗ sobre el capital de 1.100,000 soles que formará entre varios socios dentro de seis meses; y agrega que si no pudiese reunir ese capital en los seis meses, quedará sin efecto el contrato en cuanto al ferrocarril, satisfaciendo la multa de 20,000 soles. Esto quiere decir que solo construirá el muelle con la rebaja de 20,000 soles, ó sea por el precio de 1.080,000 soles, precio que si se compara con el señalado en el presupuesto oficial, y con el de 800,000 soles que ha pedido Pérez, quedará siempre ventajoso para el contratista que no quiera ocuparse sino del muelle, y sin responsabilidad la construccion del ferrocarril, que es la obra principal por su naturaleza y por disposicion de la ley.

Aun suponiendo que quedara obligado Prentice á hacer el ferrocarril por la garantía del 7 ℗, aun así sería desventajosa su propuesta, porque no limitándola siquiera al tiempo máximo de la ley, resultaria perpetua, á pesar de estar dispuesto lo contrario, y porque Prentice no ofrece dejar la propiedad en ningun tiempo para el Estado, como lo ha ofrecido Barbe.

Y si se considera que en la propuesta de Barbe por empresa particular, se lleva el ferrocarril por los pueblos y haciendas de los valles, por ese rodeo que constituye la positiva utilidad de esa seccion ramificada, resulta que en solo esta propuesta se reunen las dos circunstancias que como principales, han establecido las comisiones informantes.

Sin embargo de que el conjunto de tales circunstancias hagan preferible la propuesta de Barbe, no está obligado el Gobierno á aceptarla si no se rebaja el precio que parece excesivo, aun cuando sea cierto que deba ser mas costosa la via del rodeo, cuya extension es de 42 kilómetros, que la via recta en que se cuentan 29.

Por ambas obras, el muelle y el ferrocarril, llevándose este por los pueblos y haciendas, pide Barbe en su tercera propuesta la garantía del 7 ℗ sobre el capital de 2.900,000 soles; pero al mismo tiempo advierte que en este caso no estima la empresa necesario extender el muelle á mil metros, sino á quinientos. De notarse es, que en la segunda propuesta por la misma direccion, pero de cuenta del Estado, pidió Barbe 2.800,000 soles, incluyendo el muelle con mil metros. Reducidos estos á quinientos metro, slógico era rebajar en igual proporcion el precio total, sin que la variacion del sistema (empresa particular en vez de ser por cuenta del Estado,) dé motivo para haber aumentado 100,000 soles.

Fijada en 700 metros la extension que conviene dar al muelle de Pacasmayo, segun informa la comision de ingenieros, deben rebajarse tres décimos del precio presupuestado.

Así es que, tomando en cuenta el precio de las obras, segun se calculó en el presupuesto oficial formado por el ingeniero D. Ernesto Molinouski, rebajando de ese precio los tres décimos en que se reduce el muelle; y agregando, segun el presupuesto, la cantidad que corresponda á 13 kilómetros, diferencia entre la direccion recta y la del rodeo preferible, podrá obtenerse la base del capital sobre que se calcula la garantía del 7 ℗.

Tambien hace presente el Fiscal, que en las últimas concesiones para construir ferrocarriles, no se ha prolongado el tiempo de propiedad hasta 75 años á mas del privilegio, sino que se ha limitado á otro menor, variable segun las circunstancias locales.

En todo caso, si se contrata por empresa particular la construccion del muelle y ferrocarril, es indis-

pensable que se estipule la obligacion de reembolsar al Fisco desde que la obra rinda mas de 10 ℗, lo que hubiese erogado por razon de garantía ó interés.

A estas condiciones, deben agregarse las demas que están consideradas como reglas generales en contratas de esta especie.

Sobre todo, usando V. E. de la facultad que se reservó en el artículo 5º de las disposiciones generales del decreto de convocatoria, se servirá aceptar la propuesta que crea conveniente en vista de las garantías de mas pronta y segura realizacion de las obras proyectadas, y con ese proponente se estipularán las cláusulas que V. E. tenga á bien acordar por mas económicas y eficaces.

Lima, á 25 de Junio de 1870.—URETA.

Concesion.

Lima, Julio 5 de 1870.

Visto este expediente con las propuestas de D. José Antonio Garcia y Garcia, D. Alejandro Prentice, D. Miguel O'Donovan, D. Juan Dockendorff, D. Teodoro Christian, D. Rafael Barbe y D. Gregorio Pérez, presentadas al Ministerio del ramo, con motivo del decreto de convocatoria de 8 de Marzo último, para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe; y considerando: que las anteriores propuestas no son aceptables para realizar las obras del muelle y ferrocarril mencionados por cuenta del Estado, porque exigen un desembolso de doscientos mil soles, poco mas ó menos, lo que no es conveniente á los intereses de la Nacion, segun lo manifiesta la comision de comerciantes y Fiscal de la Excma. Corte Suprema; que en caso de ser aceptable alguna de las mencionadas propuestas, debe serlo bajo el sistema de empresa particular, como se indica en los informes y dictámen anteriores; que entre todos los proponentes solo Prentice y Barbe han ofrecido, el primero la construccion del muelle por cuenta del Estado y el ferrocarril por empresa particular con la garantía del 7 ℗; el segundo ejecuta ambas obras por cuenta propia con la misma garantía sobre el capital que debe invertir en ellas; que Prentice hace depender la construccion del ferrocarril, de la emision de acciones que haga por seis meses para reunir el capital social, y caso de no reunirlo pagará una multa de veinte mil soles, verificando solo la obra del muelle y dejando á su voluntad la principal, que es la de la via férrea, y además, caso de construir dicho ferrocarril, no trasmite en ningun tiempo su propiedad al Estado, mientras que Barbe se obliga á hacer precisamente ambas obras por empresa particular, y limita su propiedad á cierto tiempo, cediéndola despues al servicio del Estado; que el citado Barbe lleva la via férrea por las haciendas y pueblos de los valles de San Pedro y Guadalupe, extendiéndola al efecto hasta los cuarenta y dos kilómetros en vez de los veintinueve á que alcanza la de Prentice, sin tocar en las haciendas y pueblos mencionados: cuyas diferencias constituyen preferible la propuesta de Barbe, porque ofrece eficaz garantía para la pronta y segura realizacion de las obras, á la vez que verdadera utilidad á la agricultura y á los pueblos de aquellos valles, no menos que economía al Fisco; que finalmente si el Gobierno está autorizado por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, para implantar en la República los ferrocarriles que crea necesarios, una vez conocida su utilidad y practicabilidad, lo está especialmente por el artículo 1º de la citada ley de 8 de Noviembre, para el ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca con las ramificaciones convenientes, cuya primera seccion es el objeto de este expediente para pro-

porcionar á la provincia de Pacasmayo su desarrollo comercial y fácil exportacion de los productos de sus fértiles valles; por estos fundamentos, y de acuerdo con lo opinado por las comisiones de ingenieros y comerciantes y las modificaciones propuestas por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema, en cuanto á que el muelle tenga una extension de setecientos metros, y que se hagan las deduciones que se indican para fijar el capital social; se resuelve: que se acepta la propuesta de D. Rafael Barbe, bajo las bases y condiciones que á continuacion se expresan:

1ª Don Rafael Barbe se obliga á construir el muelle y ferrocarril mencionados, con estricta sujecion al decreto de convocatoria de 8 de Marzo último, debiendo el muelle tener una extension de setecientos metros y recorrer la via férrea desde San Pedro de Lloc y Guadalupe, los pueblos de San José, Chepen y once haciendas, observando el contratista en cuanto á los trabajos y formacion del camino, via, estaciones y material rodante, lo prevenido en el citado decreto de convocatoria.

2ª Los trabajos principiarán dentro de cuatro meses contados desde que se otorgue la respectiva escritura, debiendo quedar concluidos dichos trabajos, á los dos años despues de principiados, bajo las penas establecidas en la misma convocatoria, esto es, hacer efectiva la garantía prestada para la admision de propuestas, exceptuándose los casos fortuitos de guerra interior ó exterior y demas reconocidos por derecho.

3ª El Gobierno concede á la empresa privilegio exclusivo por el término de veinticinco años para la construccion y explotacion de la línea férrea entre los puntos mencionados, debiendo principiar á contarse dicho término, desde que la línea sea entregada al tráfico público, y durante él nadie podrá construir ni explotar otra línea férrea entre Pacasmayo y Guadalupe.

4ª La empresa tendrá durante los veinticinco años de privilegio, la garantía de 7 ℘ sobre el capital social que se emplee en las referidas obras, el cual se fija en la cantidad de dos millones setecientos mil soles.

5º El Gobierno á nombre de la Nacion concede á la empresa de una manera absoluta é incondicional y en uso de la autorizacion concedida por la ley de 8 de Noviembre de 1864, la garantía nacional del 7 ℘ sobre el capital de dos millones setecientos mil soles y por el término del privilegio.

6ª D. Rafael Barbe tendrá derecho de formar una compañía denominada "Compañía del Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe." Esta compañía gozará como tal de todos los derechos que le corresponden ó que en adelante se otorguen á las asociaciones de esta naturaleza.

7ª Queda obliga la empresa á ofrecer al público por el término de noventa dias, contados desde la publicacion del primer aviso, un millon de soles, distribuidos en acciones de á diez mil soles cada una.

8ª Se concede al expresado Barbe el derecho de emitir bonos por la cantidad de dos millones setecientos mil soles, expresándose en ellos la garantía del 7 ℘ que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad, y por el término de veinticinco años.

9ª Los bonos que se emitan se mandarán firmar como los de los ferrocarriles de Ica y Huacho, los que se mantendrán en depósito en Lóndres en manos del agente financiero del Perú, y se entregará una tercera parte al presentarse las facturas de la compra de los materiales en Europa y los Estados Unidos, otra tercera parte estando la obra á la mitad, segun certificado del ingeniero inspector mandado por el Gobierno y la última tercera parte al terminarse la obra y entregarla al servicio público.

10. El pago de la garantía se hará en Lóndres por los agentes financieros del Perú semestralmente, quedando obligada la empresa á entregar á dichos agentes, con tres meses de antipacion las cantidades indispensables para el servicio de los bonos, reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra la empresa, para reembolsarse de lo que deba pagar ó hubiese pagado el agente financiero del Perú, por razon de la garantía de bonos y para indemnizarse ademas, cargando el interés penal de 1 ₱ al mes.

11. Queda convenido que por la cláusula anterior, la empresa está obligada á poner á disposicion del del agente financiero del Perú en Lóndres el 7 ₱ valor de los intereses, siempre que el ferrocarril produzca ese ó mayor interés. Si los productos netos no alcanzasen á 7 ₱, la empresa solo remitirá á Lóndres las cantidades que efectivamente produzca el ferrocarril.

12. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del 7 ₱ garantizado, se deducirá de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion, entendiéndose desde ahora, por estos gastos el pago de un director en Pacasmayo ó Guadalupe, de un ingeniero ó inspector, de un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril, los gastos de combustible, aceite, grasa y demas artículos de consumo ordinario.

13. Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 ₱ al año, el exceso se entregará al Estado, en reembolso, y hasta que quede completamente pagado, de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de la garantía.

14. Si el ferrocarril produjese durante dos años consecutivos el 7 ₱, cesará la garantía del Gobierno respecto de la empresa, pero continuará abonando el interés de los bonos, conforme á la cláusula décima, reservándose el derecho de proceder contra los empresarios para reembolsarse, segun lo convenido en dicha cláusula.

15. El Gobierno tendrá derecho para nombrar un interventor que inspeccionará la contabilidad y examinará los balances semestrales en vista de los libros de la empresa. Este interventor podrá en cualquier tiempo examinar los expresados libros. Cesará la intervencion tan luego como cese la garantía á la empresa.

16. El empresario ó la compañía tendrá la facultad de trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino, y la trasmision se hará con acuerdo y consentimiento del Gobierno.

17. Terminados los veinticinco años del privilegio, la empresa continuará explotando la línea como propiedad particular suya por sesenta y cinco años, concluidos los cuales quedará á beneficio del Estado.

18. El Gobierno concederá á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la línea, sus estaciones y oficinas. Si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

19. Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa de manera que no sufran daño los propietarios ni el público.

20. Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino durante el término del privilegio.

21. Las tropas, empleados de Estado que marchen en comision y las balijas de correo se conduci

rán gratis. Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en tarifa.

22. La tarifa de pasajes y fletes se fijará por la empresa, prévia aprobacion del Gobierno, y no podrá sufrir alteracion alguna sino con la autorizacion del mismo Gobierno.

23. Si el servicio público demandase la construccion de otras vias férreas que crucen la de Pacasmayo ó sus ramificaciones, la empresa no podrá oponerse á que se hagan.

24. En caso de convenir á los intereses públicos, á juicio del Gobierno, la construccion por cuenta del Estado ó por empresa particular, de otro ú otros ferrocarriles, que relacionándose con el de Pacasmayo á Guadalupe como su continuacion ó prolongacion y sin atacar su privilegio demandasen el acarreo de sus respectivos materiales por la via que ahora se estipula, la empresa del ferrocarril de Guadalupe á Pacasmayo se compromete á no cobrar por la conduccion de rieles, material rodante y demas que necesitasen los nuevos ferrocarriles, sino la mitad de los fletes ordinarios: y los nuevos empresarios podrán optar entre pagar la dicha mitad de los fletes ó construir una línea provisional desde cualquier punto de la costa hasta el lugar en que comiencen sus trabajos, para solo el objeto de acarrear los dichos materiales y destruyendo la línea provisional luego que este trabajo termine.

25. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo caso de guerra èxterior.

26. Las cuestiones que se susciten sobre la inteligencia de las cláusulas de este decreto, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso, ni aun en el de trasmision de derechos, ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

27. Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion del órden entre los trabajadores y hacerlos cumplir sus compromisos.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que prévia aceptacion del empresario D. Rafael Barbe de las cláusulas de este decreto, se extienda la correspondiente escritura.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Traspaso del contrato.—Derecho de timbres.

Lima, Agosto 2 de 1870.

Visto este recurso, se concede al ocurrente D. Rafael Barbe la licencia que solicita para trasmitir sus derechos como empresario del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, á D. Andrés Zapata y D. José Gregorio Garcia, quienes se proponen realizar la indicada obra formando una sociedad anónima, y teniendo en consideracion: que la garantía de 7 ℘ acordada por el Gobierno á dicha empresa es contingente y por lo tanto puede llegar ó no el caso de que se haga efectiva y que aun supuesto lo primero, dicha garantía es una obligacion que se ha impuesto el Estado y pesa exclusivamente sobre él: se declara excenta del derecho de timbres la escritura que se ha de extender relativa al expresado ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe.

Regístrese y pase al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Contrata por cuenta del Erario.

En Lima á 21 de Diciembre de 1870: ante mí el infrascrito Escribano y testigos que al final se expresan; compareció el señor don Rafael de Izcue, natural y vecino de esta ciudad, mayor de edad, de estado casado y Director de Administracion accidental, á quien co-

nozco, de que doy fe, y dijo que elevase á instrumento público el contrato de modificacion á que se contrae la minuta y demas piezas del expediente que al efecto me entregó y son del tenor siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO.—DIRECCION DE ADMINISTRACION.

Lima, Noviembre 29 de 1870.

Señor Escribano Público y de Hacienda, D. Claudio José Suarez.

Proceda U. á extender en su registro de escrituras públicas, una por la que conste, que el Estado ha convenido con D. Andrés Zapata, en modificar el contrato que con él tiene celebrado para la construccion de un ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe y un muelle en aquel puerto, en los términos que aparecen de la suprema resolucion que es á la letra como sigue:

SOLICITA PROROGA Y RECURSOS.

Excmo. Señor.

Andrés Zapata, contratista del ferrocarril del puerto de Pacasmayo al pueblo de Guadalupe y de un muelle en dicho puerto, á V. E. expongo: Que la guerra actual entre Francia y Prusia tiene paralizadas completamente en los mercados de Europa todas las transacciones comerciales, interrumpiendo así las operaciones que la empresa que represento, estaba al realizar en aquellas plazas, para proporcionarse los medios indispensables para la realizacion de las mencionadas obras. Como esta fatal circunstancia pone á la empresa en la imposibilidad de poder colocar sus bonos, y por otra parte no cree conveniente á los intereses fiscales la emision de los que el Supremo Gobierno debe emitir por garantía, porque en circunstancias tan difíciles sería exponer el crédito del Estado, ocurro á V. E. con dos objetos: el primero, para que se digne tomar en consideracion las razones aducidas, á fin de que no recaiga sobre la empresa responsabilidad alguna, ni menos perjuicio en sus derechos, si por el caso fortuito que dejo expresado, no tuviere lugar el principio de los trabajos como lo dispone la escritura de contrato; y el segundo, manifestar á V. E. que participando de los mismos deseos que el Gobierno por la realizacion de tan importantes obras, estoy decidido á aceptar cualesquiera providencias que V. E. tuviese á bien dictar con este objeto, siempre que proporcione los medios necesarios para poder emprender los trabajos y que no sea onerosa á los intereses de la empresa.

Por tanto—

A V. E. pido que tomando en consideracion las razones aducidas, se digne decretar lo que fuere de su supremo agrado.

Excmo. Señor—Lima, á 20 de Setiembre de 1870.—ANDRES ZAPATA.

INFORME MINISTERIAL.

Excmo. Señor.

D. Andrés Zapata, contratista del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, se ha presentado en este despacho, exponiendo que el estado actual de los mercados de Europa, por consecuencia de la desastrosa guerra entre Francia y Prusia, hace imposible la colocacion en ellos de las obligaciones que, con la garantía del Estado, debia emitir la empresa para proporcionarse los recursos necesarios á la construccion de la mencionada línea; y pide que estas inesperadas y sobrevinientes circunstancias no sean parte á lastimar sus derechos, en el caso de que la construccion no se realice en los períodos fijados en su contrata—añadiendo estar dispuesto á aceptar cualquiera providencia que, para salvar las presentes dificultades, tenga á bien decretar el Gobierno, siempre que no sea onerosa á los intereses del empresario.

nozco, de que doy fe, y dijo que elevase á instrumento público el contrato de modificacion á que se contrae la minuta y demas piezas del expediente que al efecto me entregó y son del tenor siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO.—DIRECCION DE ADMINISTRACION.

Lima, Noviembre 29 de 1870.

Señor Escribano Público y de Hacienda, D. Claudio José Suarez.

Proceda U. á extender en su registro de escrituras públicas, una por la que conste, que el Estado ha convenido con D. Andrés Zapata, en modificar el contrato que con él tiene celebrado para la construccion de un ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe y un muelle en aquel puerto, en los términos que aparecen de la suprema resolucion que es á la letra como sigue:

SOLICITA PROROGA Y RECURSOS.

Excmo. Señor.

Andrés Zapata, contratista del ferrocarril del puerto de Pacasmayo al pueblo de Guadalupe y de un muelle en dicho puerto, á V. E. expongo: Que la guerra actual entre Francia y Prusia tiene paralizadas completamente en los mercados de Europa todas las transacciones comerciales, interrumpiendo así las operaciones que la empresa que represento, estaba al realizar en aquellas plazas, para proporcionarse los medios indispensables para la realizacion de las mencionadas obras. Como esta fatal circunstancia pone á la empresa en la imposibilidad de poder colocar sus bonos, y por otra parte no cree conveniente á los intereses fiscales la emision de los que el Supremo Gobierno debe emitir por garantía, porque en circunstancias tan difíciles sería exponer el crédito del Estado, ocurro á V. E. con dos objetos: el primero, para que se digne tomar en consideracion las razones aducidas, á fin de que no recaiga sobre la empresa responsabilidad alguna, ni menos perjuicio en sus derechos, si por el caso fortuito que dejo expresado, no tuviere lugar el principio de los trabajos como lo dispone la escritura de contrato; y el segundo, manifestar á V. E. que participando de los mismos deseos que el Gobierno por la realizacion de tan importantes obras, estoy decidido á aceptar cualesquiera providencias que V. E. tuviese á bien dictar con este objeto, siempre que proporcione los medios necesarios para poder emprender los trabajos y que no sea onerosa á los intereses de la empresa.

Por tanto—

A V. E. pido que tomando en consideracion las razones aducidas, se digne decretar lo que fuere de su supremo agrado.

Excmo. Señor—Lima, á 20 de Setiembre de 1870.—ANDRES ZAPATA.

INFORME MINISTERIAL.

Excmo. Señor.

D. Andrés Zapata, contratista del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, se ha presentado en este despacho, exponiendo que el estado actual de los mercados de Europa, por consecuencia de la desastrosa guerra entre Francia y Prusia, hace imposible la colocacion en ellos de las obligaciones que, con la garantía del Estado, debia emitir la empresa para proporcionarse los recursos necesarios á la construccion de la mencionada línea; y pide que estas inesperadas y sobrevinientes circunstancias no sean parte á lastimar sus derechos, en el caso de que la construccion no se realice en los períodos fijados en su contrata—añadiendo estar dispuesto á aceptar cualquiera providencia que, para salvar las presentes dificultades, tenga á bien decretar el Gobierno, siempre que no sea onerosa á los intereses del empresario.

Atento siempre á obtener el mejor provecho del Estado, que ha guiado infatigablemente á V. E. á realizar la fecunda construccion de líneas ferreas en la República en las mejores condiciones posibles para el Erario, y persuadido de la utilidad de la via en cuestion, he estudiado detenidamente, y por cuantos medios estaban á mi alcance, la manera mejor de llevarla á cabo.

De mis informaciones resulta que el verdadero costo de la obra (cuarenta kilómetros de ferrocarril y muelle en el puerto de que parte) no sube de dos millones cien mil soles en efectivo; y que, por consiguiente, al pactarse para esta construccion la garantía del Estado sobre dos millones setecientos mil soles en obligaciones por emitir, se ha calculado colocar estas al tipo de 80 ₱ próximamente, que, deducido el costo de emision, produciria la primera de aquellas cifras.

Ahora bien, esto equivale á establecer que en el presente caso, como en todos aquellos en que, ejecutando la ley de 8 de Noviembre de 1864, se ha otorgado la garantía nacional sobre el capital de la empresa, es la misma nacion quien proporciona ese capital para la construccion y explotacion de la via, corriendo exclusivamente los riesgos, para que esta sea de única propiedad y beneficio del afortunado contratista, que por su parte obtiene las ventajas y el provecho sin capital, peligro ni quebranto de ninguna especie. Por manera que, si la línea no produce lo suficiente para pagar el servicio del capital invertido, ella se convierte en verdadera carga para el Estado y únicamente para él, añadiendo á esto que, por el hecho de pertenecer al contratista, no es posible ni disponer siquiera de ella como sea mas conveniente: si, por el contrario, es productiva la línea, el contrato se convierte en un verdadero donativo ó regalo hecho al concesionario, que obtiene una gruesa propiedad, sin título ni merecimiento alguno de su parte.

Estas óbvias consideraciones, que como en mas de una ocasion lo he expuesto á V. E., deben hacernos abandonar el ruinoso sistema de construccion con garantía del Estado y acaban de decidir al Gobierno á cancelar la otorgada á la compañía del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, no podrán ménos de decidir á V. E. á aprovechar la demanda del concesionario Zapata para modificar su contrato, ya que á ello está llano en fuerza de las circunstancias, convirtiendo el pacto de garantía del 7 ₱ en simple contrato de construccion, pagadero en dinero sonante y no en bonos, como desacertadamente se ha pretendido tambien ejecutar la autorizacion contenida en la ley de Enero de 1869.

El Gobierno es el gerente necesario y único posible del crédito nacional, él es el único que puede medir su valor, que tiene los medios de levantarlo y mantenerlo en alto, de apartar los obstáculos que se opongan á su desarrollo y aprovechar las favorables condiciones que se presenten y que solo él puede conocer oportuna y eficazmente. Pagar la construccion de los ferrocarriles á los especuladores que la acometen en papel del Estado, es confiar á estos que, por su carácter de tales, por su número, por su posicion de simples negociantes, no tienen ni el interés por el país, ni el conocimiento de su verdadera situacion, de las causas y accidentes que pueden dañar ó abonar el crédito, ni por consiguiente los medios de proceder con acierto; es confiarles, digo, el crédito nacional; es pretender que, sin plan ni conocimiento posible, se hagan emisiones y por diferentes personas, en el momento en que necesiten recursos y no puedan obtenerse ventajosamente; es obligar al especulador que nada de esto ignora, para no exponerse á

una inevitable ruina, á ponderar el precio de la cosa, de manera que en ningun caso, y por bajo que coloque el papel, deje de obtener lo que ella valga; es proceder como no precede nadie en el mundo; es contraer el compromiso y obligarse al pago, antes de saber si se podrá adquirir y á qué precio los recursos para ello; es en suma desconocer ú olvidar toda nocion y toda práctica en esta materia.

No olvido que del obedecimiento de estas nociones y estas prácticas, aun á pesar de los mas positivos resultados en favor del país, se ha pretendido hacer un capítulo de acusacion al Gobierno, calificando su conducta, al asumir su necesaria y legítima posicion, con la sorprendente frase de *juego á la alza.* Mas plegue al cielo que semejantes extravíos no puedan repetirse en adelante.

Esa alza en el crédito, en la hacienda, en la administracion y en la política, que viene experimentando el Perú hace dos años; esa alza, que no es juego, sino bendecido fruto de un sistema en buenhora convenido y patriótica é infatigablemente seguido, esa alza es la que caracteriza la administracion de V. E.; la que sobre tantas otras buenas cosas, nos ha permitido, sin nuevo desembolso, cancelar una onerosa é inconveniente garantía en el ferrocarril de Lima á Huacho, para convertir al Estado en copropietario de él; y la que me induce ahora tambien á someter al acuerdo de V. E. el adjunto proyecto de decreto.

Conforme á él, el Estado, en vez de contraer un empréstito de dos millones setecientos mil soles, para ceder los provechos de la obra á un empresario particular, dificultando nuevas emisiones de bonos y embarazando su crédito externo; y suponiendo que no pueda colocar sus nuevas obligaciones sino al 80 ℘, las contraerá por dos millones setecientos mil soles, pero de la manera y en la forma que lo estime conveniente para ser propietario de una nueva línea férrea y un muelle, que serán un título mas á su crédito y una fuente de recursos en lo venidero. Como no sería sin embargo, prudente, ni posible, realizar en las calamitosas circunstancias actuales una emision de bonos en Europa, ni por consecuencia, en el país mismo, ni hacerlo aisladamente para esta obra, es necesario establecer que el pago al constructor no tendrá lugar sino cuando se haga la primera emision para ferrocarriles ú otras empresas, en la cual se incluirá la presente.

Por mucho que, conforme á este proyecto cambien, entre tanto, las actuales condiciones del recurrente Zapata, siendo ellas equitativas y colocado, como se encuentra, en la imposibilidad de llevar adelante la obra, exponiéndose á ver cancelada su contrata antes de salvarlo, no dudo que serán aceptadas. Si no lo fuesen, juzgo que el Gobierno debe recobrar su libertad de accion en cuanto á esta obra, para realizarla por su cuenta, siempre que, en cumplimiento del contrato vigente, no sea iniciada y efectuada en los plazos establecidos.

Lima, á 26 de Setiembre de 1870. — Excmo. Señor. — NICOLAS DE PIEROLA.

SE HACE EL CAMINO POR CUENTA DEL ESTADO.

Lima, Setiembre 30 *de* 1870.

Vista la presente exposicion del Ministro de Hacienda y Comercio copiada en seguida y en mérito de ella se resuelve:

1º La construccion del muelle de Pacasmayo y la del ferrocarril de este puerto á San Pedro y Guadalupe, será hecha por cuenta del Estado, coformándose en todo lo demas á las condiciones establecidas en el contrato de 8 de Agosto último, en cuanto no se opongan al presente decreto.

2º El Gobierno en vez de los dos millones setecientos mil soles del anterior contrato, pagará solamente por ambas obras, dos millones

cien mil soles en el órden siguiente y en efectivo.

3º Un millon cien mil soles en Europa para pago de la construccion del muelle, compra de materiales, útiles y contratacion de ingenieros, á cuyo fin serán presentadas al inspector fiscal del Perú, ó al funcionario que se designe, las facturas y contratas respectivas, las cuales, debidamente comprobadas, serán mandadas cubrir por aquel, con la deduccion establecida en este decreto. El trabajo de nivelacion y terraplen será abonado á razon de veintiseis mil soles por milla y catorce mil soles la milla de enrielado enteramente lista para el tráfico.

4º Los materiales de construccion estarán exentos de derechos de importacion y del de timbre la presente escritura.

5º Del importe de las facturas de materiales y de los certificados de trabajos que expida el ingeniero inspector de la obra, que designe el Gobierno, se deducirá el 10 ℘ en calidad de garantía de la construccion, la cual se extenderá á los dos años despues de entregadas las obras al tráfico.

6º El Gobierno podrá tomar las providencias necesarias para asegurarse de la bondad del material y buena ejecucion de los trabajos, no abonando en caso contrario su importe.

7º El pago de la obra se hará de la primera emision de bonos que el Gobierno haga para obras públicas, por manera, que ninguna otra emision de este género pueda ser hecha antes que esta, y mientras tanto el contratista tendrá opcion á percibir el interés legal sobre el valor de los útiles que compre y el de los trabajos que hiciere, todo lo cual deberá comprobar con los documentos de compras y certificados del ingeniero inspector que se nombre para dichas obras.

8º El término para la conclusion de las obras es el de dos años y para principiarlas el de cuatro meses, que se contarán desde el dia en que se otorgue la respectiva escritura.

9º Entregadas las obras al Gobierno, el capital dejado por garantía ganará el interés legal del 6 ℘, siempre que prefiriese retenerlo á recibir otra garantía á su satisfaccion.

Pase á la Direccion de Administracion General, para que haga notificar el presente decreto á Zapata, y con su allanamiento proceda á extender la respectiva escritura.—Rúbrica de S. E.—PIEROLA.

Insertará U. ademas el escrito que D. Andrés Zapata presentó con fecha 20 de Setiembre último, la exposicion del señor Ministro de Hacienda y Comercio del 26 de dicho mes, y las demas cláusulas necesarias para la firmeza y validez de esta escritura.

Dios guarde á U.—Por el Director, JOSE RAFAEL DE IZCUE.—ANDRES ZAPATA.

SE MANDA OTORGAR LA ESCRITURA.

Lima, Noviembre 26 de 1870.

Pase al Escribano de Hacienda para que en cumplimiento de lo dispuesto en el supremo decreto precedente, y estando llanos don Andrés Zapata y coempresario don José Gregorio Garcia, á quienes préviamente se notificará, extienda la correspondiente escritura con arreglo á la minuta que acompaña. —P. el D.—IZCUE.

ACEPTA LA NOVACION.

En 26 del mismo Noviembre y á las cinco de la tarde, puse en conocimiento de D. Andrés Zapata el supremo decreto de 30 de Setiembre, é instruido de su tenor expuso: que lo aceptaba en todas sus partes lisa y llanamente: en comprobante de lo cual firma la presente diligencia, por ante mí, de que doy fe. —ANDRES ZAPATA.—CLAUDIO JOSE SUAREZ, Escribano Público.

TAMBIEN ACEPTA EL CAMBIO.

En veinticinco del mismo y á las tres de la tarde, puse en conocimiento de D. José Gregorio Garcia el supremo decreto de 30 de Setiembre último, é instruido de su tenor, expuso: que como coempresario del ferrocarril á que dicho supremo decreto se refiere, lo acepta en todas sus partes, tal y como en él se contiene: en cuya señal suscribe la presente, por ante mí, de que doy fe.—J. GREGORIO GARCIA.—CLAUDIO J. SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

PIÉ DE LA ESCRITURA.

Bajo los términos de la minuta y demas diligencias insertas, queda perfeccionado y elevado á instrumento público, el contrato de modificacion á que ellos se refieren; ofreciendo el señor director otorgente tenerlo por firme y subsistente ahora y en todo tiempo. Presentes á su otorgamiento los señores D. Andrés Zapata, natural de Guadalupe, vecino de esta, propietario y de estado casado, y D. José Gregorio Garcia, vecino y del comercio del Callao, tambien casado, ambos mayores de edad, á quienes conozco, expusieron: que lo aceptaban en todas sus partes y obligan sus bienes habidos y por haber, al fiel cumplimiento de lo que va estipulado. Y yo el infrascrito Escribano doy fe que he cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos, en materia civil, y que instruidos los señores comparecientes del tenor de este dicho instrumento, firman, siendo testigos D. Valentin Márquez, D. José Medel y D. Felipe Neri Orellana.—J. RAFAEL DE IZCUE.—J. GREGORIO GARCIA.—ANDRÉS ZAPATA.—VALENTIN MÁRQUEZ.—J. MEDEL.—FELIPE NERI ORELLANA.—Ante mí — CLAUDIO J. SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Concuerda con su original que se halla á fojas quinientas cuarenta y seis del registro de Hacienda. Y en fe de lo cual doy este primer testimonio que signo y firmo en la fecha de su otorgamiento, despues de corregido segun ley.—CLAUDIO J. SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para construir la segunda seccion (de Calasñique á la Magdalena.)

Lima, Diciembre 13 de 1870.

Visto este expediente de acuerdo con lo dictaminado por el señor Fiscal de la Corte Suprema, y sin perjuicio de continuarse los estudios mandados practicar de Trujillo en direccion á Cajamarca, para llevar á efecto la construccion de esa línea hasta donde sea conveniente; estando expresamente dispuesto por la ley de 8 de Noviembre de 1864, que se haga el ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, y facultado el Gobierno por la ley de 15 de Enero de 1869, para verificar esa y otras vias férreas por cuenta del Fisco, pagando en bonos su valor; acéptase la precedente propuesta que ha modificado D. Enrique Meiggs, único licitador en las dos convocatorias publicadas en 22 de Marzo y 3 de Agosto de 1869, por la cual se compromete á hacer la obra de la 2ª seccion desde el cerro de Calasñique hasta la Magdalena, por la cantidad de cinco millones de soles en bonos, bajo las cláusulas y condiciones siguientes:

1ª D. Enrique Meiggs, por sí y sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir la referida seccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, con sujecion al plano y trazo hechos por el ingeniero en jefe D. Ernesto Malinowski con la intervencion del ingeniero del estado D. Pedro Marzo, los cuales quedarán archivados y sellados en el Ministerio del ramo, con sujecion á lo especificado en su enunciada

propuesta, declarando categóricamente que acepta todas las dichas condiciones y las que no se le oponen en el decreto de convocatoria de 22 de Marzo de 1869, en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán dichas piezas en la escritura.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto. El Gobierno nombrará ademas, de su cargo y cuenta uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar donde se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

3ª El empresario se obliga á adoptar ó introducir en la construccion de la línea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia, avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 18 como precio total del ferrocarril.

4ª Si la obra no se ejecutase conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 3ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento; se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario; y si este no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

5ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público en el término de dos años que empezarán á correr y contarse á los noventa dias de hecha la paz franco-prusiana.

6ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriera el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

7ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público, la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable, durante ese

tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

8ª Para que el Gobierno se dé por recibido de la via, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita dicha via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

9ª El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrare serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

10. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados del servicio militar, civil y concejil durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo en caso de guerra exterior para los peruanos.

11. El contratista podrá hacer el servicio de los puertos con sus propios empleados y peones, tanto para la carga y descarga de los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril, cuanto para el trasporte de estos á los almacenes de la empresa.

12. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveduría de empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitare algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

13. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

14. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedendentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y agua que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

15. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la línea.

16. Serán de libre importacion y excentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huecillo, galleta y harina.

3º Toda especie de forraje para béstias.

no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

27. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él: y son trasmisibles, en caso de muerte, á sus herederos y sucesores.

28. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

29. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excencion del pago de la contribucion de timbres.

30. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, el empresario pondrá este hecho en conocimiento del Gobierno, para que este adopte las medidas que crea convenientes.

31. Queda abierto el puerto de Pacasmayo para las naves ó embarcaciones procedentes del extranjero, que conduzcan rieles, durmientes y demas útiles para la construccion del expresado ferrocarril, ó víveres para los trabajadores.

32. El empresario podrá construir un muelle provisional en Pacasmayo y una línea férrea de dicho puerto á Calasñique, para el desembarque y conduccion de útiles y el servicio de la obra; pero concluida que sea la via de Pacasmayo á Calasñique, contratada ya con otra empresa por cuenta del Estado, podrá hacer uso de esa via permanente, sin costo alguno. Y si aquella empresa quisiese adquirir la propiedad de la via provisional, abonará á su constructor don Enrique Meiggs el precio de ella, segun convenio entre ambos interesados.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le concierne; y en especial, para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo respectivo á las cláusulas 18, 19 y 20, para que prévia aceptacion de las presentes bases por el empresario don Enrique Meiggs, se extienda la respectiva escritura.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Escritura de traspaso de D. Andrés Zapata y socio á D. Enrique Meiggs.

En Lima á diez y seis de Enero de mil ochocientos setenta y uno: ante el infrascrito escribano y los testigos que al final se designarán, parecieron de una parte los señores D. Andrés Zapata, natural de Guadalupe, vecino de esta, propietario y de estado casado y D. José Gregorio Garcia, vecino y del comercio del Callao, del propio estado, ambos mayores de edad; y de la otra el señor D. Enrique Meiggs, natural de los Estados Unidos de Norte América, vecino de esta, de estado viudo, mayor de edad y empresario del ferrocarril, é inteligente en el idioma castellano y hábil para contratar, á quienes conozco de que doy fé, y dijeron: los primeros, que prévio acuerdo y consentimiento del Supremo Gobierno, segun consta del comprobante legal que en debida forma acompañan para su insercion, proceden á traspasar en favor del segundo, las contratas para la construccion del muelle de Pacasmayo y del ferrocarril de ese punto á San Pedro de Lloc y Guadalupe, que les fueron concedidas por supremos decretos de 5 de Julio y 30 de Setiembre últimos, y elevadas á instrumentos públicos, por ante mí, en ocho de Agosto y veintiuno de Diciembre de mil ochocientos setenta; y cuyo traspaso lo verifican bajo los términos de la minuta que al efecto me entregaron junto con el mencionado comprobante y que ambos son del tenor siguiente:

Señor Secretario D. Claudio José Suarez.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas, una del tenor siguiente:

Por escritura pública otorgada ante U., nosotros D. Andrés Zapata y D. José Gregorio Garcia somos concesionarios del muelle de Pacasmayo y del ferrocarril de ese punto á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Conviniendo á nuestros interes que esta empresa se una con la segunda seccion del ferrocarril de Cajamarca, cuya construccion ha contratado el señor D. Enrique Meiggs, hemos pedido al Supremo Gobierno autorizacion para hacer con él los arreglos y trasferencias que convengan á nuestros intereses; y la hemos obtenido segun aparece del documento que acompañamos para que se inserte en la escritura. Usando de esta autorizacion, declaramos que la empresa del muelle y del ferrocarril de Pacasmayo pertenece exclusivamente al señor Meiggs en los mismos términos y condiciones que se nos ha concedido; en tal virtud, el señor Meiggs se compromete á cumplir todas las obligaciones de la contrata mencionada, para lo cual firma esta minuta y firmará la escritura; y nosotros quedamos libres de toda obligacion y responsabilidad. Con arreglo á esto se servirá U. otorgar la escritura respectiva, cuidando de hacer las anotaciones correspondientes en el contrato principal.

Lima, á 24 de Diciembre de 1870. —ANDRES ZAPATA.—JOSE GREGORIO GARCIA.—ENRIQUE MEIGGS.

Bajo los términos de la minuta inserta, queda perfeccionado y elevado á instrumento público el contrato de cesion y traspaso á que ella se refiere: ofreciendo los señores otorgantes, no contradecirlo en manera alguna, pues proceden á su celebracion de su libre y espontánea voluntad y por convenir así á sus intereses, á cuyo efecto se desisten del derecho y accion que tenian sobre el mencionado contrato y su modificacion, y obligan sus bienes en forma legal. Presente el señor D. Enrique Meiggs, expuso que bien instruido de la escritura por la que se concede á los señores Garcia y Zapata la construccion del muelle en Pacasmayo y del ferrocarril de ese punto á San Pedro de Lloc y Guadalupe y de la de su modificacion, acepta el presente contrato en su favor, tal y como en él se contiene, reasumiendo desde luego todos los derechos y obligaciones que emanan de este y de los de su referencia, con cuyo fin obliga sus bienes habidos y por haber, renuncia las leyes, fueros y privilegios de su favor y declara libres á los otorgantes de toda responsabilidad con respecto á este negociado. Y yo el escribano doy fé, que el comprobante de que se lleva hecha mencion, queda agregado original á continuacion de esta; que he cumplido con lo dispuesto en los artículos 735 al 738 del Código de Enjuiciamentos en materia civil; y que instruidos todos los comparecientes de este dicho instrumento, en virtud de la lectura que de él les hice, ratifican su tenor y firman, siendo testigos presenciales D. Valentin Márquez, D. Juan Sixto del Mazo y D. Francisco de Paula Suarez.—ANDRES ZAPATA.—JOSÉ GREGORIO GARCIA.—ENRIQUE MEIGGS.—VALENTIN MÁRQUEZ.—JUAN SIXTO DEL MAZO.—FRANCISCO DE P. SUAREZ. —Ante mí.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, escribano público.

SOLICITA PERMISO PARA TRASPASAR.

Excmo. Señor.

Andrés Zapata, contratista de un muelle en el puerto de Pacasmayo y de un ferrocarril de dicho puerto á San Pedro de Lloc y Guadalupe, á V. E. respetuosamente paso á exponer: que para realizar con mayor prontitud la terminacion de las expresadas obras y de-

jar cumplidamente las obligaciones á que estoy obligado por la escritura de contrato, hemos resuelto de comun acuerdo los contratistas, una negociacion con el señor don Enrique Meiggs; y como para ello es necesario obtener permiso de V. E., á fin de hacer la trasferencia, caso necesario, ocurro á V. E. para que, en mérito de lo expuesto, me acuerde el permiso que solito, á fin de que con esa autorizacion, pueda negociar ó transferir al expresado señor Meiggs ó á cualquiera otra persona, con tal que reuna las condiciones indispensables y dé garantías suficientes.

Por tanto—

A V. E. pido que, por las razones aducidas, se digne decretar el permiso que solicito.

Lima, Diciembre 21 de 1870.—Excmo. Señor.—ANDRES ZAPATA.

PERMISO PARA EL TRASPASO.

Lima, Diciembre 24 de 1870.

Vista la presente solicitud y en atencion á que D. Enrique Meiggs es contratista de la seccion segunda del ferrocarril de Pacasmayo á la Magdalena, y á que ofrece las garantías suficientes para la construccion de toda la línea; autorízase al recurrente D. Andrés Zapata para que pueda ó negociar ó transferir al expresado D. Enrique Meiggs el contrato de construccion de las obras de que es constratista Zapata, con cargo de que este dé parte al Gobierno oportunamente de haber verificado la negociacion ó transferencia.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Concuerda con su original que pasó por ante mí, y se halla á fojas 527 vuelta de mi registro corriente, á que me remito. Y en fé de lo cual expido este primer testimonio, que signo y firmo despues de corregido y enmendado conforme á la ley, en la fecha de su otorgamiento.—CLAUDIO JOSE SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Especificacion para el contrato de Calasñique á la Magdalena.

Lima, Marzo 10 de 1871.

Teniendo en consideracion: que el ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, ó sea la primera seccion del de aquel puerto á Cajamarca, fué adjudicada á D. Rafael Barbe, el cual transfirió sus derechos á D. Andrés Zapata, y este sustituyó en su lugar á D. Enrique Meiggs, sobre quien gravitan hoy todas las responsabilidades provenientes de aquel contrato; que la segunda seccion comprendida entre el cerro de Calasñique y la Magdalena, fué adjudicada al mismo D. Enrique Meiggs, quien ha reausumido la línea desde Pacasmayo á la Magdalena; que en el decreto de 13 de Diciembre de 1870, por el que se contrató con Meiggs la seccion comprendida entre Calasñique y la Magdalena, solo se dijo que el empresario se obliga á construir dicha seccion con arreglo á lo especificado en su propuesta de 17 de Noviembre del mismo año, en el decreto de convocatoria de 22 de Marzo de 1869, en todo lo que no se oponga á aquella; que dicha propuesta se formuló por Meiggs en términos generales, sin detallar las bases bajo las cuales ofrecia hacer la obra; que en consecuencia, es necesario determinar las especificaciones á que esta debe sujetarse, de una manera que haga compatible el decreto de convocatoria de 22 de Marzo de 1869, con la extension y naturaleza de las secciones contratadas por Meiggs y con el precio que por ellas debe abonar el Estado; se resuelve: que el contratista D. Enrique Meiggs se sujete en la construccion de la primera y segunda seccion del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, á las siguientes especificaciones:

N. B.—Se suprimen, por ser como las anteriores.

Expedicion del certificado.

Lima, Enero 10 *de* 1873.

Visto el oficio de D. José Hindle, ingeniero inspector de la línea férrea de Pacasmayo á la Magdalena, en el que propone la manera cómo deberán expedirse en adelante los certificados de los trabajos que se hagan en la mencionada via, esto es, avaluando todo el trabajo que se ejecute, por separado, del valor de materiales, contratacion de ingenieros etc., á fin de aplicar á dicho trabajo, mayor suma que á la compra de materiales, modificando de esta manera el artículo 3º del supremo decreto de 30 de Setiembre de 1871; habiendo manifestado por su parte, el contratista D. Enrique Meiggs, su asentimiento á dicha modificacion, por el recurso de 10 de Diciembre próximo pasado que corre en este expediente; y comunicando el Ministerio de Hacienda á este despacho, no haber hecho giro alguno á Europa, por el millon cien mil soles, designados para la compra de materiales, en el citado artículo 3º del supremo decreto de 30 de Setiembre de 1870; de conformidad con lo informado por la Junta Central de Ingenieros, resuélvese: se aprueba la manera propuesta por Hindle, de expedir los certificados para lo sucesivo; y en consecuencia, modifícase el artículo 3º del supremo decreto de 30 de Setiembre de 1870; aplicándose de los dos millones cien mil soles que en él se habla, un millon doscientos mil soles, al pago de los trabajos de construccion de la línea férrea de Pacasmayo á Cajamarca, y novecientos mil soles á la compra de materiales.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda, á la Junta Central de Ingenieros y al contratista, publíquese y regístrese—Rúbrica de S. E. —Rosas.

Ferrocarriles de Pacasmayo á Chilete y de Pedregal á Otuzco.

Deniégase su construccion.

Lima, Julio 22 de 1874.

Visto este expediente promovido por el ingeniero D. Alonso P. Cartlan, con el fin de que se le conceda permiso para construir un ferrocarril, que partiendo de la estacion de Bellavista en la línea de Pacasmayo, sirva á los minerales de Chilete en una extension de 6 kilómetros, y teniendo en consideracion, que habiéndose hecho por cuenta del Fisco, el ferrocarril principal de Pacasmayo, es conveniente que el corto ramal que conduce á Chilete se construya tambien con los recursos públicos, tanto porque su costo es relativamente insignificante, cuanto porque hecha esa obra por persona privada, resultaria comunidad y contrariedad de intereses con la línea del Estado, incapacitándose ademas á este, para favorecer la explotacion del rico mineral de que se trata; de conformidad con la vista del Ministerio fiscal, declárase sin lugar la solicitud de D. Alfonso Cartlan, y se dispone: que pase este expediente á la Junta Central de Ingenieros, para que oportunamente estudie y proyecte la construccion del ferrocarril aludido.

Póngase en conocimiento del interesado y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Rosas.

Decreto de convocatoria.

Lima, Enero 25 de 1871.

Hallándose terminados los estudios de la segunda seccion del ferrocarril de Trujillo á Huamachuco, esto es, de la parte comprendida entre Pedregal y Otuzco; y estando el Gobierno autorizado por la ley de 24 de Enero del año próximo pasado para la construccion de esa via férrea, cuya importancia es manifiesta, se resuelve: que se convoque propuestas cerradas por el término de treinta dias para que se construya dicha via férrea del Pedregal á Otuzco, bajo las bases y especificaciones siguientes:

(Se suprimen por inútiles, como se ve en el decreto que sigue:)

No ha lugar á la construccion.

Lima, Noviembre 6 *de* 1872.

Vista la solicitud de D. Manuel A. Viñas y el expediente adjunto, sobre construccion del ferrocarril de Pedregal á Auzis; y no siendo conveniente por ahora resolver dicho expediente; devuélvase al interesado por la Caja fiscal de este departamento los 100,000 soles que en documentos del crédito público tiene en ella depositados; desglosándose al efecto el certificado que corre en el referido expediente, y sin perjuicio de los derechos que le asistan como proponente para la construccion de la indicada via.

Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Ferrocarril de Paita á Piura.

Comision de estudios.

Lima, Enero 10 *de* 1870.

Estando autorizado el Gobierno por las leyes de 8 de Noviembre de 1865 y 15 de Enero de 1869 para establecer en la República todas las vias férreas que crea necesario implantar, una vez conocidas su utilidad y practicabilidad; y siendo útil y conveniente la construccion de un ferrocarril del puerto de Paita á la ciudad de Piura tocando en la Huaca y si posible fuese, en la Suyana, á fin de proporcionar á ese departamento, todas las ventajas y beneficios que trae consigo el desarrollo comercial, se dispone: que una comision compuesta del ingeniero en jefe D. Ernesto Thomas y los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego, de verificar los estudios preliminares y definitivos, levantando al efecto los respectivos trazos, planos, perfiles y formando los presupuestos de la referida via férrea. Aplíquese el gasto á la partida 855 del presupuesto general. Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—DORADO.

Se completa la comision.

Lima, Enero 24 *de* 1870.

Habiéndose nombrado por decreto de 8 del presente al ingeniero de Estado D. Ernesto Thomas, jefe de la comision que debe encargarse de practicar el estudio preliminar y definitivo de una línea férrea que partiendo del puerto de Paita, termine en la ciudad de Piura, atravesando los pueblos de la Huaca y la Suyana: nómbrase miembro de dicha comision al ingeniero de Estado D. Eucher Henry, quien disfrutará del haber de mil doscientos soles anuales, en lugar de los novecientos sesenta que disfruta; y de adjuntos el Teniente Coronel graduado D. Pedro Bahamonde, Sarjento Mayor D. Adrian Zela Vidal, Capitanes D. Luis Elcorobarrutia y D. Federico Concha, los que percibirán el sueldo de su clase, mientras dure la expresada comision.

Aplíquese el gasto á la partida

855 pliego 1º del presupuesto general.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Gastos de estudios

Lima, Febrero 7 de 1870.

Estando dispuesto por supremo decreto de 8 de Enero último, que se practique el estudio preliminar y definitivo de un ferrocarril que partiendo del puerto de Paita, termine en la ciudad de Piura, pasando por la Huaca y la Suyana; pase al Ministerio de Hacienda para que con cargo á la partida 857 pliego 1º del presupuesto general, se sirva disponer que al ingeniero D. Ernesto Thomas, jefe de la comision que debe verificar dicho estudio, se le abone por la Caja fiscal la suma de diez y nueve mil novecientos ochenta soles sesenta centavos, á que asciende el anterior presupuesto, debiendo comprobar el citado ingeniero el gasto de los referidos diez y nueve mil novecientos ochenta soles sesenta centavos; y quedando responsable á devolver al Gobierno los instrumentos y demas útiles que se relacionan en el adjunto presupuesto, terminados dichos estudios, para lo que se tomará razon en la Seccion de Obras Públicas.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

No ha lugar á pago.

Lima, Agosto 13 *de* 1870.

Visto el recurso presentado por el ingeniero D. Eucher Henry, pidiendo se le abonen los gastos que dice haber hecho de su peculio en la comision que se encomendó al ingeniero Thomas para hacer los estudios del ferrocarril de Paita á Piura y resultando contradicho este hecho en el informe del ingeniero jefe de dicha comision, se declara sin lugar su solicitud, previniéndosele que en el perentorio término de ocho dias exhiba los trabajos que se le encomendaron por el ingeniero Thomas.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Trazo.

Lima, Diciembre 7 de 1870.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Favorecido por S. E. el Presidente, con la honrosa comision de estudiar y trazar una línea para el ferrocarril de Paita á Piura, pasando por la Huaca y la Suyana si fuese posible; dispuse y ejecuté un viaje de reconocimiento desde el puerto de Paita hasta Piura, pasando por los puntos mencionados en el supremo decreto que dispone dichos estudios; y luego me convencí de la practicabilidad y conveniencia de dicha línea, segun consta de la nota que pasé al efecto al Ministerio de US. á principios del mes de Abril.

Despues de cumplida la comision urgente con que me honró el Ministerio de US., de reedificar el desnivel entre el punto del Arenal en el rio de la Chira y el puerto de Paita, principié el estudio en varias salidas de Paita, tanto por la cuesta de Piura, el lado de la Silla de Paita, por el barranco pasando por Colan, y la subida directa al Tablazo, y convencido de las desventajas y gran costo de todas, ménos la de la subida directa tracé y nivelé dos líneas desde Paita hasta la Puntilla del Gallinazo, punto donde suben al Tablazo, una con una gradiente de 1 ₱, y otra con gradientes de 1 y 2 ₱ segun lo indica el perfil.

Siendo esta última mas económica y corta, pues habiendo seguido la primera, habia que faldear el barranco dos kilómetros mas, ántes de subir al Tablazo, envolviendo además á cada paso grandes terraplenes en las tres puntas muy avanzadas hácia el mar, hasta el Estero Salado.

Las desventajas de las otras líneas son las siguientes:

Por la cuesta de Piura: los grandes terraplenes y altos cortes de la quebrada y cuesta, además del aumento de cinco kilómetros de línea.

Por el camino de la Silla de Paita: los mismos defectos, pero en mayor escala, especialmente por el aumento de distancia.

Por la orilla del mar, pasando por Colan y el Arenal: los farallones que caen casi perpendicularmente al mar, envolviendo grandes excavaciones desde arriba, y muros de retencion de cal y piedra al pié de los terraplenes á la orilla del mar, además de los gigantescos cortes de las puntillas avanzadas, desde la puntilla Blanquilla hasta el Estero Salado; pues se avanzan tanto, y con un ángulo tan agudo, que no caben ni curvas de 100 metros, ni nunca quedaria la línea segura, pués quedaria á una elevacion de 4 á 5 metros sobre el nivel del mar; además, se alargaria cerca de 10 kilómetros, sin contar los gastos de expropiaciones y el largo y arenoso corte desde la Puntilla del Arenal, lo que aumentaria tambien el presupuesto actual mas de la mitad.

Por estas razones, he creido mas conveniente adoptar el trayecto directo desde Paita á la Huaca, faldeando el barranco, quedando el camino en terreno firme hasta subir al Tablazo á los cuatro kilómetros de Paita, donde ántes de bajar á la Huaca, pasa á tres kilómetros poco mas ó ménos de los pueblos de Colan y Arenal.

La línea ya en el Tablazo sigue el nivel natural del terreno, y no ofrece dificultad alguna hasta el descenso á la Huaca, el que principia en el punto denominado Quebrada de la Rinconada, entre kilómetros 21 y 22, distantes tres kilómetros del caserío del Arenal, y seis y medio kilómetros del pueblo de la Huaca.

Al llegar á la quebrada de la Rinconada, la línea desciende por el barranco casi lo mismo como en el barranco de Paita, pero con mejores curvas, y llega al plan en punto donde el camino de la Huaca á Paita principia á subir cuesta; de este punto á la estacion de la Huaca, 29. 99 kilómetros de Paita, sigue la línea sin ningun obstáculo.

Desde la Huaca hasta Sullana, distancia de 35. 42 kilómetros, la única dificultad se encuentra al llegar á la quebrada de Nomara; desde ahí el terreno al pié del Tablazo es muy quebrado, aun en las haciendas, consistiendo en grandes quebradas, altos y bajos de consideracion hasta llegar á la quebrada del Prado, donde sube el camino real al Tablazo.

Entre estos puntos se encuentran la quebrada de Macacará con sus ramificaciones, y los barrancos de arena que caen casi perpendicularmente al rio de Chira, cerca de la hacienda de la Soledad, todos estos puntos son pasos excesivamente difíciles y costosos.

Despues de haber reconocido todos estos puntos, me convencí que no me quedaba otra ruta sino la subida al Tablazo, que principia en la quebrada de Nomara, subiendo con mucha facilidad aunque sin 2 % en los últimos dos kilómetros.

Llegando al Tablazo, la línea sigue á poca distancia del camino real de abajo, hasta llegar á la quebrada de Macacará, donde hace un rodeo para evitar los grandes terraplenes, pasando la quebrada cerca de su nacimiento; despues sigue hasta la quebrada del Prado, donde luego principian algunos médanos que se salvan por la mayor parte, pasando solamente la línea por algunos de poca consideracion.

Finalmente, pasando en frente de la hacienda de Jubito, y por el caserío de la Capilla llega á la Suyana sin ofrecer ninguna dificultad.

Desde la Suyana hasta Cruz Grande, la línea no ofrece ninguna dificultad hasta llegar al cerro de Guan, y desde este último punto

hasta Piura hay algunos cortes y terraplenes altos; y algunas gradientes de 2 ‰, siendo estas aun menos que el declive natural del terreno como lo indica el perfil.

Entre Suyana y Piura, entre el kilómetro 83 y 92, el material es una arena tan fina que será preciso lastrar la via, lo que está considerado en el presupuesto.

Como el agua potable debe llegar luego á Paita, y la cañería pasa por la estacion, nada se ha presupuestado para la cañería en dicha estacion, pues el foso del estanque abastecerá á toda la estacion; pero si acaso fracasase el proyecto de surtir á Paita de agua por el sistema actual, fácil es añadir al presupuesto la cantidad de veinticinco mil soles para la colocacion en dicha estacion de una máquina para destilar el agua necesaria para los fines consiguientes.

Las estaciones de la Huaca, la Suyana y Piura, carecen completamente de agua, lo que se remediará con la colocacion de las bombas y estanques en la orilla del rio, conduciéndola por cañería de fierro hasta la estacion.

En la Suyana por causa de la altura de la estacion sobre el rio se hace necesario la colocacion de una bomba á vapor en el rio.

En vista de los planos, perfiles, secciones trasversales y presupuestos que tengo el honor de presentar, US. y S. E. juzgarán cuán árdua ha sido la tarea que he acometido, y que á fuerza de perseverancia se ha llevado á buen fin.

Me es grato ántes de terminar este informe, recordar á US. la ayuda tan eficaz, que he recibido del Sargento Mayor D. Adrian Zela Vidal, durante el trazo y hasta la conclusion de todo; tambien diré otro tanto del dibujante señor Kinkel y del ayudante D. Rodolfo Villar, pues han rivalizado con los demas, por su aplicacion y constante apego en las delicadas tareas que les he confiado.

Con la esperanza de haber merecido la aprobacion del Gobierno, y correspondido en cuanto haya estado á mi alcance, á la confianza depositada en mí por S. E., solo me resta suplicar á US. se sirva poner en conocimiento de S. E. el resultado de mis trabajos.

Dios guarde á US., señor Ministro—ERNESTO THOMAS.

Prórroga para la apertura de las propuestas.

Lima, Febrero 14 de 1871.

Habiéndose modificado por supremo decreto de 15 de Diciembre último, expedido por el Ministerio de Hacienda, la manera de otorgar las fianzas en los contratos con el Estado; y no siendo posible que todas las personas que deseaban hacer propuestas para la construccion del ferrocarril de Paita á Piura, pudiesen preparar sus fianzas desde la publicacion de dicho decreto, lo que se verificó solo en 9 del presente de una manera extraoficial; se proroga, por equidad, el término fijado para la apertura de dichas propuestas, hasta el dia 24 del corriente en que tendrá lugar ese acto á la hora y con las formalidades prefijadas.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Concesion.

Lima, Julio 17 de 1871.

Visto este expediente; y teniendo en consideracion: que por supremo decreto de 10 Diciembre último se convocaron propuestas para la construccion de un ferrocarril de Paita á Piura, y de un muelle en aquel puerto: que de las presentadas en el Ministerio del ramo el dia designado para su apertura, es la mas ventajosa la de D. Federico Blume, que ofrece hacer aquellas obras sujetándose á las condiciones de la convocatoria, en la cantidad de trescientas setenta y cuatro mil ochocientas libras esterlinas, ó sea

un millon novecientos cuarenta y cinco mil seiscientos soles; que el Gobierno está especialmente autorizado por la ley de 24 de Enero último para construir la mencionada via férrea: acéptase la referida propuesta de Blume, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Federico Blume por sí, sus herederos y legítimos representantes de sus derechos y acciones, se obliga á construir un ferrocarril de mocion á vapor del puerto de Paita á la ciudad de Piura, sujetándose en todo á las bases y especificaciones de la convocatoria de 10 de Diciembre, y á los planos y perfiles del ingeniero Thomas, que quedarán archivados en el Ministerio del ramo.

2ª Se obliga asimismo D. Federico Blume á construir un muelle en el puerto de Paita, sistema Mitchell, con sujecion á las especificaciones del ingeniero D. Federico Hohaguen que obran en este expediente, y á las de convocatoria de 10 de Diciembre.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via y en el muelle serán de los mejores que se usan en Inglaterra y los Estados Unidos, apropiado el rodante á los perfiles y curvas, y á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno nombre en el Perú para examinarlos, debiendo estas dar al Gobierno el informe respectivo acerca de su calidad. El certificado de dichos comisionados por donde conste la buena calidad de los materiales, relevará al contratista de toda responsabilidad ulterior acerca de ellos.

4ª Todos los trabajos del ferrocarril y muelle se ejecutarán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto, los cuales cuidarán de que las obras se realicen con estricta sujecion á lo estipulado.

5ª El empresario se obliga á construir las estaciones de Paita, La Huaca, Suyana y Piura, sujetándose á los planos que el Gobierno mandará levantar, demarcándose en ellos todas las dimensiones omitidas en las especificaciones que se han publicado. Dichos planos, igualmente que los trazos y perfiles, quedarán archivados en el Ministerio del ramo con las formalidades necesarias para garantir su autenticidad. Como especificaciones generales del material de que deben componerse las estaciones, queda estipulado: que en la de Paita los cimientos serán de cal y piedra, de un metro cincuenta centímetros de profundidad, por un metro de ancho; los muros de cal y ladrillo de cuatro metros cincuenta centímetros de alto, por sesenta centímetros de ancho; los techos de fierro ondulado y el enmaderamiento de pino de Oregon. En las estaciones de la Huaca y Suyana, serán los cimientos de cal y piedra, de un metro cincuenta centímetros de profundidad, por un metro de ancho. Sobre los cimientos de estas estaciones vendrán sobrecimientos del mismo material, de un metro veinte centímetros de alto, por sesenta de ancho, y muros de madera de cuatro metros cincuenta centímetros de alto, por cuarenta centímetros de ancho, de pino de Oregon. Los techos serán de fierro ondulado. En la estacion de Piura los materiales serán los mismos que los de Paita.

6ª El empresario se obliga á completar el menaje de todas las estaciones del ferrocarril á satisfaccion de la comision que el Gobierno nombrará con este objeto, la cual determinará las dimensiones de las balanzas de plataforma que debe haber en cada una de dichas estaciones.

7ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo en de-

:reto especial á pedimento y con nforme del ingeniero inspector, :on tal que dichas modificaciones ıo afecten de una manera sustan:ial los planos y el costo total de a obra.

8ª Si la obra no se ejecutase :onforme á lo estipulado en las :láusulas anteriores, y requerido el :ontratista por el ingeniero inspec:or para poner el remedio conve:iente no lo hiciere, alegando al;unas razones para justificar su ›rocedimiento, en este caso se nom›rará un ingeniero por cada una le las partes, y lo que estos deci:an, ó en caso de discordia resuel:a el tercero dirimente nombrado or ellos, obligará irremisiblemen› al contratista; y si este no cum:liese la decision de los ingenieros, l Gobierno queda autorizado para eclarar caduco el cotrato, de pro:ia autoridad y sin mas trámite. 'ambien produce igual derecho en avor del Gobierno la suspension el trabajo por mas de tres meses, no ser que dicha suspension pro›enga de casos fortuitos ó de fuer:a mayor suficientemente compro›ados. En ambos casos de caducidad lel contrato, el Gobierno solo es:ará obligado á pagar la parte de a obra que se declare bien ejecu:ada y el contratista tendrá la obli;acion de indemnizar al Gobierno l mayor costo que tuviese para el Estado la construccion y termina:ion de la obra, y los daños y per:uicios sufridos por culpa del con:ratista.

9ª El empresario se obliga á concluir el muelle y el ferrocarril, con todas sus estaciones y dependencias, en el improrogable término de veintidos meses, que empezarán á correr y contarse á los sesenta dias de firmada la escritura, para cuyo otorgamiento señala el perentorio término de ocho dias desde la fecha de este decreto, pasado el cual sin haberse otorgado la escritura, quedará sin efecto este contrato.

10. El tiempo se contará corrido de fecha á fecha, siendo entendido que solo podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor debidamente comprobados.

11. El empresario se obliga á garantizar y asegurar al uso público la obra del ferrocarril y sus estaciones, como tambien el material rodante y el muelle de Paita por el término de tres años despues de concluidas y entregadas esas obras al servicio público por el Supremo Gobierno, quedando obligado el contratista, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa construccion; pero no los ocasionados por el uso natural en las que no tienen defectos de ejecucion, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor que reconoce el derecho. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado, lo que deberá comprobar con certificados del ingeniero inspector.

12. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via, sus estaciones, material rodante y muelle de Paita, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero inspector y de los que el Gobierno tenga á bien designar, por el que conste hallarse realizadas todas las condiciones de este contrato y sin lugar á ninguna observacion, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, los ingenieros comisionados por el Gobierno y la autoridad ó persona que el Gobierno designe para este objeto.

13. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero y los contratos que con ellos celebre, serán válidos y obligatorios en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos. Los agentes diplomáticos ó

un millon novecientos cuarenta y cinco mil seiscientos soles; que el Gobierno está especialmente autorizado por la ley de 24 de Enero último para construir la mencionada via férrea: acéptase la referida propuesta de Blume, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Federico Blume por sí, sus herederos y legítimos representantes de sus derechos y acciones, se obliga á construir un ferrocarril de mocion á vapor del puerto de Paita á la ciudad de Piura, sujetándose en todo á las bases y especificaciones de la convocatoria de 10 de Diciembre, y á los planos y perfiles del ingeniero Thomas, que quedarán archivados en el Ministerio del ramo.

2ª Se obliga asimismo D. Federico Blume á construir un muelle en el puerto de Paita, sistema Mitchell, con sujecion á las especificaciones del ingeniero D. Federico Hohaguen que obran en este expediente, y á las de convocatoria de 10 de Diciembre.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via y en el muelle serán de los mejores que se usan en Inglaterra y los Estados Unidos, apropiado el rodante á los perfiles y curvas, y á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno nombre en el Perú para examinarlos, debiendo estas dar al Gobierno el informe respectivo acerca de su calidad. El certificado de dichos comisionados por donde conste la buena calidad de los materiales, relevará al contratista de toda responsabilidad ulterior acerca de ellos.

4ª Todos los trabajos del ferrocarril y muelle se ejecutarán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto, los cuales cuidarán de que las obras se realicen con estricta sujecion á lo estipulado.

5ª El empresario se obliga á construir las estaciones de Paita, La Huaca, Suyana y Piura, sujetándose á los planos que el Gobie- [illegible] no mandará levantar, demarcánd- [illegible] se en ellos todas las dimension- [illegible] omitidas en las especificaciones q- [illegible] se han publicado. Dichos plano- [illegible] igualmente que los trazos y per- [illegible] les, quedarán archivados en el M- [illegible] nisterio del ramo con las forma- [illegible] dades necesarias para garantir [illegible] autenticidad. Como especificacio- [illegible] generales del material de que [illegible] ben componerse las estaciones, q- [illegible] da estipulado: que en la de Pa- [illegible] los cimientos serán de cal y pied- [illegible] de un metro cincuenta centímet- [illegible] de profundidad, por un metro [illegible] ancho; los muros de cal y ladr- [illegible] de cuatro metros cincuenta ce- [illegible] metros de alto, por sesenta ce- [illegible] metros de ancho; los techos de [illegible] ro ondulado y el enmaderamie- [illegible] de pino de Oregon. En las esta- [illegible] nes de la Huaca y Suyana, se- [illegible] los cimientos de cal y piedra, [illegible] un metro cincuenta centímetro [illegible] profundidad, por un metro de [illegible] ancho. Sobre los cimientos de e- [illegible] estaciones vendrán sobrecimie- [illegible] del mismo material, de un m- [illegible] veinte centímetros de alto, [illegible] sesenta de ancho, y muros de [illegible] dera de cuatro metros cincu- [illegible] centímetros de alto, por cuar- [illegible] centímetros de ancho, de pin- [illegible] Oregon. Los techos serán de fi- [illegible] ondulado. En la estacion de P- [illegible] los materiales serán los mismos [illegible] los de Paita.

6ª El empresario se obliga á [illegible] pletar el menaje de todas las [illegible] ciones del ferrocarril á satisfac- [illegible] de la comision que el Gobi- [illegible] nombrará con este objeto, la [illegible] determinará las dimensiones d- [illegible] balanzas de plataforma que [illegible] haber en cada una de dichas [illegible] ciones.

7ª El empresario se oblig- [illegible] adoptar é introducir en la const- [illegible] cion de la línea y sus dependen- [illegible] con el fin de mejorarla, todas la- [illegible] teraciones que en materia de p- [illegible] tes, estaciones, viaductos, cam- [illegible] de via y trazos, disponga el Su- [illegible] mo Gobierno, ordenándolo en de-

creto especial á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

8ª Si la obra no se ejecutase conforme á lo estipulado en las cláusulas anteriores, y requerido el contratista por el ingeniero inspector para poner el remedio conveniente no lo hiciere, alegando algunas razones para justificar su procedimiento, en este caso se nombrará un ingeniero por cada una de las partes, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia resuelva el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al contratista; y si este no cumpliese la decision de los ingenieros, el Gobierno queda autorizado para declarar caduco el cotrato, de propia autoridad y sin mas trámite. Tambien produce igual derecho en favor del Gobierno la suspension del trabajo por mas de tres meses, á no ser que dicha suspension provenga de casos fortuitos ó de fuerza mayor suficientemente comprobados. En ambos casos de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que se declare bien ejecutada y el contratista tendrá la obligacion de indemnizar al Gobierno el mayor costo que tuviese para el Estado la construccion y terminacion de la obra, y los daños y perjuicios sufridos por culpa del contratista.

9ª El empresario se obliga á concluir el muelle y el ferrocarril, con todas sus estaciones y dependencias, en el improrogable término de veintidos meses, que empezarán á correr y contarse á los sesenta dias de firmada la escritura, para cuyo otorgamiento señala el perentorio término de ocho dias desde la fecha de este decreto, pasado el cual sin haberse otorgado la escritura, quedará sin efecto este contrato.

10. El tiempo se contará corrido de fecha á fecha, siendo entendido que solo podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor debidamente comprobados.

11. El empresario se obliga á garantizar y asegurar al uso público la obra del ferrocarril y sus estaciones, como tambien el material rodante y el muelle de Paita por el término de tres años despues de concluidas y entregadas esas obras al servicio público por el Supremo Gobierno, quedando obligado el contratista, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa construccion; pero no los ocasionados por el uso natural en las que no tienen defectos de ejecucion, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor que reconoce el derecho. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado, lo que deberá comprobar con certificados del ingeniero inspector.

12. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via, sus estaciones, material rodante y muelle de Paita, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero inspector y de los que el Gobierno tenga á bien designar, por el que conste hallarse realizadas todas las condiciones de este contrato y sin lugar á ninguna observacion, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, los ingenieros comisionados por el Gobierno y la autoridad ó persona que el Gobierno designe para este objeto.

13. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero y los contratos que con ellos celebre, serán válidos y obligatorios en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos. Los agentes diplomáticos ó

consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichos contratos no podrán exigir otros derechos que el de un sol por cada individuo.

14. Los operarios, trabajadores ó empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar durante el tiempo necesario para la ejecucion de la obra, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

15. El contratista queda facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto esto se relacione claramente con el servicio del ferrocarril y sin faltar á lo prescrito en los reglamentos de puertos y aduanas.

16. El Gobierno concede gratuitamente al contratista el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si fuesen necesarios ademas algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada. Esta será de cuenta y costo del contratista, quedando los terrenos á beneficio del camino sin gravámen ninguno para el Estado.

17. Queda igualmente el Gobierno obligado á allanar de una manera legal las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, siendo de cuenta del contratista hacer todas las indemnizaciones correspondientes.

18. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la línea, gravando esta responsabilidad sobre el empresario.

19. Serán libres de derecho de importacion y excentos de todo derecho fiscal y municipal, excepto el de muellaje, durante los veinti[illegible] dos meses que debe durar la ejecucion de la obra, debiendo el contratista acreditar su necesidad para la línea y exclusivo empleo para el consumo en ella, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas útiles que se empleen en la construccion de la via.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garbanzos, alberjas, frangollo, huesillo, galleta y harina.

3º Toda clase de forraje para béstias.

4º Pólvora de minas ú otra cualquiera material explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese, prévio otorgamiento de fianza y demas seguridades que fuese necesario establecer, como depósitos para conservarla, ya sea en tierra firme ó á flote, con las precauciones necesarias. El contratista queda obligado á hacer uso de la pólvora de minas del Estado, pagándola al precio corriente en la cantidad que la fábrica nacional pueda suministrar, haciendo uso de la extranjera solo en la cantidad que aquella no pudiese proporcionarle.

20. El contratista está obligado á no exceder de las cantidades necesarias segun las exigencias de la obra, en la internacion de los artículos declarados libres de derechos, segun la cláusula anterior; y el Gobierno se reserva el derecho de establecer con este objeto y con el de evitar el contrabando, las reg[illegible]as y formalidades que creyere conv[illegible]e nientes; y principalmente la inte[illegible] vencion de la aduana, con el fin [illegible] inspeccionar los sobrantes de tod[illegible] especie que quedasen para exigir [illegible] empresario los derechos que hubi[illegible] se dejado de pagar.

21. Si despues de terminada [illegible] obra, quedase al contratista algun[illegible] cantidad de durmientes, rieles, he[illegible]

ramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite para el uso de la línea, tendrá el derecho de comprarlos por el precio de factura y en caso de que hubiesen sufrido deterioro por la accion del tiempo, á precio de tasacion.

22. El Supremo Gobierno se obliga á pagar al contratista D. Federico Blume, ó á sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por el muelle de Paita y el ferrocarril de este puerto á la ciudad de Piura, con sus estaciones y dependencias, la suma de trescientas sesenta y cuatro mil ochocientas libras esterlinas ó sea un millon novecientos cuarenta y cinco mil seiscientos soles, en el órden y forma siguiente:

1º Las dos terceras partes del valor de las facturas por compra de materiales, serán pagados en el lugar de su fabricacion por el encargado del Gobierno con este objeto, á la presentacion de dichas facturas originales, visadas y legalizadas por el agente diplomático ó consular de la República residente en aquel lugar, del conocimiento del embarque y del de la póliza de seguro hasta el puerto de Paita. La tercera parte restante se pagará por el Gobierno despues de puestos los materiales en el sitio del trabajo, presentando el contratista el certificado de que habla la cláusula 3ª, por el que consten sus buenas condiciones.

2º Mensualmente presentará el contratista un certificado del ingeniero inspector, por el que conste el valor de los trabajos hechos, con relacion al precio total de la obra, excluyéndose el importe de los materiales á que se refiere el artículo anterior. El importe de dichos certificados será inmediatamente satisfecho por el Gobierno, deduciéndose un 10 ℘ que quedará depositado en la Caja Fiscal en calidad de garantía del fiel cumplimiento del contrato.

3º Concluido el camino y entregado al Gobierno con las formalidades pactadas, se liquidará la cuenta pendiente con el contratista para entregarle el saldo que resulte á su favor, el cual se le abonará inmediatamente, sin mas deduccion que el 10 ℘ reservado, el que quedará en depósito durante los tres años de la garantía, abonándosele por ese término el interés del 6 ℘ al año.

23. Del fondo depositado en calidad de garantía, se hará efectiva llegado el caso, en la parte necesaria, la indemnizacion que el Gobierno tenga derecho de exigir por falta de cumplimiento del empresario, sin que por esto quede absuelto de la obligacion de completar cualquier saldo que resultase á favor del Gobierno, por no alcanzar el fondo reservado.

24. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno y el contratista sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean permitidos por la ley.

25. Los derechos que este contrato da al contratista y las obligaciones que impone al mismo, no se suspenderán por enfermedad ó muerte de él, y son trasmisibles á sus herederos y sucesores, en el último caso.

26. Este contrato no puede traspasarse ni trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio consentimiento del Gobierno, consignado en escritura pública.

27. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura respectiva con excepcion del pago de la contribucion de timbres.

28. Queda establecido que si en la construccion de la mencionada via se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y cosas explotables, desde la

rán de propiedad del Estado, y el empresario queda obligado á poner inmediatamente en conocimiento del Gobierno el hecho, para que adopte las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion de Blume, se otorgue la respectiva escritura, desglosándose préviamente los certificados de depósitos hechos por los demas proponentes, los que serán devueltos á los interesados.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Modificacion del contrato.

Lima, Julio 25 *de* 1871.

Visto este recurso por el que don Federico Blume concesionario del ferrocarril de Paita á Piura, solicita se hagan algunas modificaciones al supremo decreto de 17 del actual, por el que se le adjudicó dicha obra; y atendiendo á las fundadas razones en que se apoya el recurrente; accédese á la referida solicitud y en su consecuencia, se modifica el citado decreto en los términos siguientes:

1º Los durmientes podrán ser de alerce, roble ó ciprés de California ó de Chile.

2º Las locomotoras serán del sistema Rogers, aun cuando no se compren en la fábrica del inventor.

3º Las estaciones serán de madera y de fierro acanalado, á satisfaccion del ingeniero inspector.

4º El valor de las facturas de los materiales comprados en el extranjero, se abonará al contratista en su totalidad por el agente financiero del Perú en Lóndres á la presentacion de dichas facturas debidamente legalizadas y acompañadas del conocimiento de embarque y póliza de seguro.

5º La inspeccion de los materiales se hará por el comisionado especial que el Gobierno designe con tal objeto en el lugar donde se verifique la compra de ellos.

Pase este recurso al Ministerio de Hacienda para que agregado á sus antecedentes se extienda la respectiva escritura.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Inspector.

Lima, Diciembre 14 *de* 1871.

Nómbrase al ingeniero de Estado D. José Hindle inspector de los trabajos del ferrocarril de Paita á Piura.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Informe facultativo sobre rectificacion del trazo.

Lima, Enero 13 *de* 1874.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En cumplimiento del supremo decreto del 17 de Enero de 1873, la Junta Central de Ingenieros nombró una comision para que inspeccionase y rectificase el trazo del ferrocarril de Paita á Piura y el señor Sears, jefe de dicha comision, en virtud de las instrucciones que recibió de la Junta, presentó á esta su informe y proyecto de rectificacion. Este consistia en:

1º Subir al tablazo de Paita con una pendiente de 2½ ℘.

2º Reducir el número de curvas de este trayecto.

3º Atravesar el tablazo, casi en línea recta.

4º Bajar á la Huaca, tambien con la pendiente de 2½ ℘, principiando la bajada un kilómetro mas cerca de la Huaca que el principio de la bajada del señor Thomas.

5º De la Huaca á la Suyana, seguir el valle, con el objeto de servir mejor á la agricultura, la que si hoy no es muy importante, progresará muchísimo, una vez que existan las facilidades que proporciona el ferrocarril, y es tanto mas

seguro pues que todos esos terrenos fértiles serán regados.

6º De la Suyana á Piura no varía el trazo del señor Thomas sino en los detalles.

El señor Sears proyecta ademas otro trazo, en caso que se lleve á cabo la irrigacion de la orilla izquierda del rio de Piura. Este consiste en seguir de la Suyana hasta Parales, sitio proyectado para la represa y nacimiento del canal de irrigacion, pasando despues por encima de la represa, y siguiendo los terrenos de dicha orilla izquierda hasta Piura, construyendo la estacion final de ese lado. El señor Sears en su trazo aprovecha todo lo posible de los terraplenes del señor Blume que ya se hallan construidos, como habrá visto US., en el citado informe original, que esta Junta elevó al Ministerio del ramo.

Como todas estas variaciones cambiaban el trazo del señor Thomas, que el contratista señor Blume no solamente habia seguido segun su contrato, sino que lo habia mejorado en muchos sitios, la Junta puso en conocimento de dicho señor el referido informe y proyecto de rectificacion.

El señor Blume expuso que la rectificacion proyectada traía consigo el abandono de una gran parte de los terraplenes que él habia construido, segun su contrato, y era una contra para sus propios intereses, pues por mejorar el trazo del señor Thomas, habia tenido un aumento en las cantidades de terraplenes, sobre el presupuesto de dicho trazo. Por otra parte, dijo que la línea proyectada con 2½ ℔ perdia, por la mayor resistencia que ofrecia á la traccion, las ventajas de tener menos curvas que el otro trazo con 1 ℔.

Despues de algunos dias de discusion sobre todos estos puntos, el señor Blume deseando arreglar la cuestion, y la Junta tratando de mejorar el trazo, se ha adoptado otra rectificacion, con la cual ha convenido el señor Blume.

En cuanto á resistencias, realmente no hay diferencias en el resultado final, pues lo que se gana con la disminucion de curvas se pierde por otra parte con el aumento de pendientes: por tanto, se adopta el trazo del señor Thomas, mejorado por el señor Blume, pero con las modificaciones siguientes:

1º Al salir de Paita seguir los terraplenes que ya estan hechos, hasta la estaca número 26.

2º Entre las estacas número 26 y 38 abandonar lo trabajado, y colocar en lugar de las varias curvas que hoy existen, una sola, cuyo radio mínimun será de 200 metros, aunque para ello sea necesario entrarse al mar.

3º De la estaca número 38 á la 53, colocar una línea recta que será la prolongacion de la que ya existe entre las estacas número 53 y 70, ó bien que se unirá á esta última por una curva cuyo radio será de 1,000 metros.

4º Seguir los terraplenes hechos entre las estacas números 53 y 95.

5º Del número 95 al 117, aumentar el radio de las curvas, adoptando como mínimun el radio de 200 metros, y 40 milímetros como mínimun de tangente entre dos curvas inversas.

6º Entre las estacas número 120 y 133 colocar una sola curva á la izquierda, de 200 metros radio mínimun, y entrar por fin al barranco en la estaca número 150.

7º Colocar en el tablazo una sola línea recta.

8º En la bajada de la Huaca seguir los terraplenes, adoptando el trazo del señor Sears, en cuanto á direccion no en cuanto á niveles, entre las estacas número 1149 y 1152 y entre 1190 y 20.

9º Dejar la estacion de la Huaca, segun el trazo del señor Thomas; pero adoptar como radio de la curva de entrada ó de salida á la estacion el de 1000 metros mínimun.

10. Como en las especificaciones sobre el material rodante existe

vaguedad, se fija dicho material segun la lista que abajo sigue, quedando especialmente anulado el artículo de las especificaciones que trata de las seis locomotoras, y todo lo demas de dichas especificaciones que se opongan á lo siguiente:

Seis locomotoras de 20 toneladas de peso, sin alijo (ténder;) las locomotoras con cuatro ruedas motoras y un *boggis* de cuatro ruedas. Los ténderes con capacidad de 8 metros 3 de agua.

Cuatro coches de primera clase con centro elevado, 40 asientos y dos con excusado. Uno de los coches tendrá ademas un saloncito para familias.

La mitad de estos coches tendrá respaldos de esterilla, la otra mitad de marroquí.

Dos coches mixtos.

Seis id. de segunda clase, con lugar excusado.

Cuatro carros para equipaje.

Diez id. para ganado.

Veinte id. plataforma.

Veinticinco carros abiertos, para carga, con bordes en esqueleto, de ocho ruedas y capaces de conducir 10 toneladas.

Estas pequeñas variaciones no teniendo influencia en el precio total, fijado para el material rodante se conservará para esta partida la suma del presupuesto original.

11. El peso de los rieles se reducirá á 45 kilógramos por yarda lineal ó bien 22 kilógramos 31 metros lineal, descontándose del valor del contrato lo que corresponda por esta diminucion.

12. Finalmente la Junta propone para el pago de los trabajos, el siguiente cuadro, teniendo en cuenta el valor total de la adjudicacion.

TERRAPLENES.

DE PAITA Á LA SUYANA.

Kilómetros 6 85			
De las cuestas de Paita y la Huaca, á soles 52,000 el kilómetro.	356,200		
Kilómetros 58 76 fáciles, á soles 1,000 el kilómetro.....	58,760	414,960	
De la Suyana á Piura kilómetros 34 98, á soles 3,471 90 cts.....	121,448	121,448	
		536,408	
Por especificaciones.....		3,085	
Administracion é ingenieros por los kilómetros 6 85 de cuesta, á soles 3,000.....	20,550		
Por los kilómetros 5,876 fáciles, de Paita á la Suyana, á soles 300.	17,628		
Por los kilómetros 34 98 fáciles hasta Piura, á soles 300.....	10,494	48,672	588,165

ENRIELADO.

Por estaciones, la mitad.....	167,344 40	
Por colocacion de rieles y trasporte del material.....	95,417 90	
Por administracion.....	27,211 30	289,973 60
Lo que hace por kilómetro de enrielado listo para el tráfico, la suma de soles 2,882 72 centavos.		878,138 60

MATERIALES.

Material fijo, segun el presupuesto	571,538	
Material rodante, segun el artículo 11	228,980	
Muelle	99,599	
Por estaciones, la mitad	167,344 40	1.067,461 40
Total		1.945,600 00

Para mayor ilustracion del Gobierno, la Junta Central hace presente, que de los kilómetros presupuestados arriba, á soles 25,000, hay hechos kilómetros 5 250 metros; y de los de soles 1,000 hay kilómetros 2 800 metros, esto es, sin contar lo que tendrá que abandonar el contratista, segun lo convenido para la rectificacion del trazo.

Por la Junta Central.—El Vicepresidente.—EULOGIO DELGADO.

Modificacion del contrato.

Lima, Julio 15 de 1874.

Visto el presente informe de la Junta Central de Ingenieros, relativo al ferrocarril de Paita á Piura, en el que despues de manifestar los inconvenientes que ofrece el trazo que se está siguiendo en la construccion de esa via, propone: 1º el nuevo que debe adoptarse que no es otro que el primitivo de don Ernesto Thomas, fijado en el contrato de 17 de Julio de 1871, con algunas variaciones que aunque notables, no alteran su parte esencial; 2º las modificaciones que conviene introducir en dicho contrato en cuanto al material rodante y peso de los rieles, y 3º el modo como han de pagarse los trabajos que se ejecuten; y por cuanto el empresario de la obra D. Federico Blume, acepta las conclusiones del referido informe, exigiendo únicamente en compensacion de los perjuicios que le irroga el cambio de trazo: 1º que se le exonere del pago de muellaje por las máquinas, rieles y demas artículos que introduzca por el puerto de Paita para la construccion del ferrocarril; 2º que sean de cuenta del Estado las expropiaciones que se hagan entre las poblaciones de Huanta y la Suyana con motivo del nuevo trazo, y 3º que mientras se concluye definitivamente la línea, se le permita explotarla por su cuenta, todo lo cual es justo, atendidas las demoras que ha experimentado este asunto, y los nuevos gravámenes impuestos á Blume en beneficio del Fisco; apruébase tambien por el Gobierno dicho informe, agregándose á sus prescripciones que serán obligatorias para el empresario, las siguientes que tendrán el mismo carácter, á saber:

1ª Que de los 1.945,600 soles, valor total del contrato, se deducirá á precio de factura, el importe del menor peso fijado á los rieles por la Junta de Ingenieros, respecto del estipulado primitivamente, ó sea el importe de 9 kilógramos 19 gramos por metro lineal.

2ª Que el empresario queda obligado á suspender todo trabajo de estaciones en la línea de su cargo, con excepcion de la de Paita, hasta despues que se halle terminado el ferrocarril.

Y 3ª Que queda obligado igualmente á limitar hasta la misma época la adquisicion del material rodante de que trata el artículo 10 del informe de la Junta de Ingenieros, á lo siguiente: tres locomotoras, un coche de primera clase, uno mixto, dos de segunda clase, un carro de equipajes, cinco carros para ganados, diez de plataforma, diez abiertos para carga.

Pase al Ministerio de Hacienda

Ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Solicitud para un ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque.

Excmo. Señor.

Felipe Masias y Juan Cossio, respetuosamente exponemos: que aprovechando del ofrecimiento hecho en aviso oficial á todos los que quieran construir ferrocarriles, ocurrimos á V. E. para que se sirva concedernos el permiso de establecer, de nuestra cuenta, riesgo y provecho, uno desde la caleta de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á la ciudad de Lambayeque, bajo los términos siguientes:

El Supremo Gobierno nos concede gratis todos los terrenos de dominio público que tenga que ocupar la via, siendo de nuestra cuenta comprar á legal y prévia tasacion los terrenos de dominio privado.

El Supremo Gobierno nos dará tambien gratis los terrenos que sean precisos en Pimentel, en Chiclayo y en Lambayeque para las estaciones.

La via tendrá el ancho de un metro siete centímetros comprendido entre los rieles.

La empresa cercará los fundos que el camino divida y construirá puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

El camino de Pimentel á Chiclayo estará concluido, salvo caso fortuito, ó fuerza mayor, á los veinte y seis meses despues de firmada la escritura, y la ramificacion á Lambayeque diez y ocho meses despues de la conclusion de aquel plazo, salvo tambien caso fortuito ó fuerza mayor.

El flete de pasajeros de primera clase será á razon de cinco centavos de sol por cada milla, y de tres centavos por milla en coches de segunda. El flete de la carga será de veinte centavos de sol por cada quintal en toda la línea ó en parte de ella, de manera que los mismos veinte centavos se pagarán por un quintal desde Lambayeque á Pimentel, que desde esta caleta á Chiclayo ó que desde esta ciudad á Pimentel ó á Lambayeque.

Todos los artículos que se traigan para la construccion y conservacion de la via, las máquinas, los coches y carros, serán libres de derecho y se desembarcarán en Pi-

mentel, para cuyo efecto queda desde luego concedido el permiso de descargar en dicho lugar los referidos artículos, como tambien todos los que en adelante sean necesarios para el servicio de la línea.

Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde le sea posible, tiene adquirido desde luego el derecho de hacer dentro del término que le sea dable dichas ramificaciones; y las condiciones de esta concesion son desde ahora las mismas que quedan puntualizadas en los artículos anteriores sobre el ferrocarril á Chiclayo y Lambayeque, con excepcion tan solo del tiempo señalado para la construccion de las referidas líneas y del precio de flete de carga, que desde luego se fija en el máximun de cuatro centavos de sol por milla y por quintal;

En tal virtud —

A V. E. suplicamos que se digne acceder á nuestro pedido.

Lima, Febrero 7 de 1867.—FELIPE MASIAS.—JUAN COSSIO.

*** El 2 de Abril de 1867 representó el Dr. Cossio reclamando el derecho de preferencia sobre el Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia que dijo habia solicitado lo mismo (pag. 228 de este tomo;) pero con vista fiscal (231) se declaró sin lugar esta competencia (235) por causa de prelacion en la solicitud.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal General dice: que solicitándose por D. Juan Cossio permiso para construir, establecer y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, sin ningun privilegio, un ferrocarril desde la caleta de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á la ciudad de Lambayeque, pudiendo ademas en lo futuro, si le conviniere, hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas; se halla en el mismo caso de D. Estévan Crosby y Cª, á quienes se concedió un permiso de igual naturaleza para el ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, bajo las reglas y condiciones prescritas en la suprema resolucion de 4 de Enero de 1866, generalizadas por aviso oficial inserto en "El Peruano" de 7 del propio mes, para todas las personas que propusiesen hacer ferrocarriles sin privilegio.

Por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, fué tambien autorizado el Gobierno para promover la formacion de empresas constructoras de ferrocarriles, y aun para garantir cierto mínimun de interés, convenciéndose préviamente de la utilidad y practicabilidad de la obra.

Mas no solo se derivan de estas disposiciones generales las atribuciones protectoras que competen al Gobierno, sino del decreto dictatorial de 25 de Julio de 1866, respecto del ferrocarril de Lambayeque y Chiclayo á la costa. Esta obra es la octava enumerada en el artículo 1º entre las diez á cuya realizacion se han destinado exclusivamente los bonos del empréstito de 1865 reservado en Lóndres.

Si aun con gravámen del Estado debia protegerse esta obra, mayor razon hay para conceder el permiso sin privilegio y sin que el Erario garantice al empresario ningun interés, ni le cueste ningun desembolso.

Como se ha adoptado en la República una dimension general para el ancho de las vias de fierro, y la que se designa en la propuesta lo es menos, sin embargo de expresarse en el último escrito que se han seguido las mismas reglas designadas para el mencionado ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, será conveniente á este respecto se haga la debida rectificacion.

La libertad de derechos que se pide en la introduccion de los artículos necesarios para la construc-

Ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Solicitud para un ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque.

Excmo. Señor.

Felipe Masias y Juan Cossio, respetuosamente exponemos: que aprovechando del ofrecimiento hecho en aviso oficial á todos los que quieran construir ferrocarriles, ocurrimos á V. E. para que se sirva concedernos el permiso de establecer, de nuestra cuenta, riesgo y provecho, uno desde la caleta de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á la ciudad de Lambayeque, bajo los términos siguientes:

El Supremo Gobierno nos concede gratis todos los terrenos de dominio público que tenga que ocupar la via, siendo de nuestra cuenta comprar á legal y prévia tasacion los terrenos de dominio privado.

El Supremo Gobierno nos dará tambien gratis los terrenos que sean precisos en Pimentel, en Chiclayo y en Lambayeque para las estaciones.

La via tendrá el ancho de un metro siete centímetros comprendido entre los rieles.

La empresa cercará los fundos que el camino divida y construirá puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

El camino de Pimentel á Chiclayo estará concluido, salvo caso fortuito, ó fuerza mayor, á los veinte y seis meses despues de firmada la escritura, y la ramificacion á Lambayeque diez y ocho meses despues de la conclusion de aquel plazo, salvo tambien caso fortuito ó fuerza mayor.

El flete de pasajeros de primera clase será á razon de cinco centavos de sol por cada milla, y de tres centavos por milla en coches de segunda. El flete de la carga será de veinte centavos de sol por cada quintal en toda la línea ó en parte de ella, de manera que los mismos veinte centavos se pagarán por un quintal desde Lambayeque á Pimentel, que desde esta caleta á Chiclayo ó que desde esta ciudad á Pimentel ó á Lambayeque.

Todos los artículos que se traigan para la construccion y conservacion de la via, las máquinas, los coches y carros, serán libres de derecho y se desembarcarán en Pi-

mentel, para cuyo efecto queda desde luego concedido el permiso de descargar en dicho lugar los referidos artículos, como tambien todos los que en adelante sean necesarios para el servicio de la línea.

Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde le sea posible, tiene adquirido desde luego el derecho de hacer dentro del término que le sea dable dichas ramificaciones; y las condiciones de esta concesion son desde ahora las mismas que quedan puntualizadas en los artículos anteriores sobre el ferrocarril á Chiclayo y Lambayeque, con excepcion tan solo del tiempo señalado para la construccion de las referidas líneas y del precio de flete de carga, que desde luego se fija en el máximun de cuatro centavos de sol por milla y por quintal;

En tal virtud —

A V. E. suplicamos que se digne acceder á nuestro pedido.

Lima, Febrero 7 de 1867.—FELIPE MASIAS.—JUAN COSSIO.

*** El 2 de Abril de 1867 representó el Dr. Cossio reclamando el derecho de preferencia sobre el Dr. D. José Antonio Garcia y Garcia que dijo habia solicitado lo mismo (pag. 228 de este tomo;) pero con vista fiscal (231) se declaró sin lugar esta competencia (235) por causa de prelacion en la solicitud.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal General dice: que solicitándose por D. Juan Cossio permiso para construir, establecer y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, sin ningun privilegio, un ferrocarril desde la caleta de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á la ciudad de Lambayeque, pudiendo ademas en lo futuro, si le conviniere, hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas; se halla en el mismo caso de D. Estévan Crosby y Cª, á quienes se concedió un permiso de igual naturaleza para el ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, bajo las reglas y condiciones prescritas en la suprema resolucion de 4 de Enero de 1866, generalizadas por aviso oficial inserto en "El Peruano" de 7 del propio mes, para todas las personas que propusiesen hacer ferrocarriles sin privilegio.

Por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, fué tambien autorizado el Gobierno para promover la formacion de empresas constructoras de ferrocarriles, y aun para garantir cierto mínimun de interés, convenciéndose préviamente de la utilidad y practicabilidad de la obra.

Mas no solo se derivan de estas disposiciones generales las atribuciones protectoras que competen al Gobierno, sino del decreto dictatorial de 25 de Julio de 1866, respecto del ferrocarril de Lambayeque y Chiclayo á la costa. Esta obra es la octava enumerada en el artículo 1º entre las diez á cuya realizacion se han destinado exclusivamente los bonos del empréstito de 1865 reservado en Lóndres.

Si aun con gravámen del Estado debia protegerse esta obra, mayor razon hay para conceder el permiso sin privilegio y sin que el Erario garantice al empresario ningun interés, ni le cueste ningun desembolso.

Como se ha adoptado en la República una dimension general para el ancho de las vias de fierro, y la que se designa en la propuesta lo es menos, sin embargo de expresarse en el último escrito que se han seguido las mismas reglas designadas para el mencionado ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, será conveniente á este respecto se haga la debida rectificacion.

La libertad de derechos que se pide en la introduccion de los artículos necesarios para la construc

cion del camino y oficinas, y en el material rodante debe subsistir hasta que se establezca el camino, previniéndose que despues se pagarán los derechos segun arancel.

En cuanto á pasajes debe expresarse que los cinco centavos por milla para los de 1ª clase y los tres para los de 2ª, será el máximun, pero no el precio fijo que se cobre; así como el flete se arreglará á la tarifa que se presente al Gobierno para su aprobacion, no pudiendo exceder del costo mínimo que tenga en la actualidad, ni tampoco de los 20 centavos por cada quintal, que se conduzca de Pimentel á Lambayeque, ó de esta ciudad al puerto.

Como ningun ferrocarril debe abrirse á la explotacion sin que conste que se han llenado todas las condiciones indispensables para la seguridad, es necesario advertir que concluido el que partirá de Pimentel, será reconocido por un ingeniero del Estado; y que en cualquier tiempo se practicará el mismo reconocimiento del todo ó parte, si la autoridad pública lo estimase conveniente, á fin de que el empresario repare las faltas ó defectos que se notaren.

Por último, y para evitar futuras cuestiones sobre lo que debe ser una regla general, es oportuno declarar que existe el derecho de atravesar con una via otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella, pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin impedirse de modo alguno, el tráfico de la una ni de la otra.

Será conveniente tambien establecer la conduccion gratis de las balijas del correo, y las rebajas á propósito del tránsito de tropas.

Sobre estas bases y las demas que V. E. tenga á bien, puede acordarse el permiso solicitado por don Juan Cossio para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque; á no ser que V. E. prefiera mandar se haga de cuenta del Estado, como se dispuso en el supremo decreto citado de 25 de Julio de 1866, y á cuyo fin tiende tambien la propuesta de Meiggs, Bates y Cª que está sustanciándose desde el 10 de Abril último.

Lima, á 22 de Junio de 1867.—URETA.

Solicita privilegio exclusivo.

Excmo. Señor.

Juan Cossio, ante V. E. respetuosamente me presento y digo: que instruido de la vista fiscal, me conformo en todos sus términos; pero como ella introduce modificaciones que disminuyen en mucho las ventajas que puede proporcionarme la empresa, bajo las condiciones que indiqué en mi recurso de f.... solicito como compensacion un privilegio por 25 años, tiempo durante el cual nadie podrá construir otro ferrocarril desde Pimentel á Chiclayo; propiedad por 99; un plazo por dos años para principiar los trabajos y de cuatro para concluirlos, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor; y que finalmente los fletes de carga se arreglarán por la tarifa que el Gobierno aprobará oportunamente, retirando en esta parte del todo mi ofrecimiento de cobrar solo 20 centavos por quintal en toda la línea.

Por tanto—

A V. E. suplico se sirva acceder á mi solicitud.

Lima, Junio 27 de 1867.—Excmo. Señor.—JUAN COSSIO.

Concesion.

Lima, Julio 3 de 1867.

Visto este expediente, de conformidad con lo expuesto por el Fiscal General en su dictámen de f.. y teniendo en consideracion: que por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864 el Gobierno está autorizado para promover la formacion de empresas de ferrocarriles; que la necesidad y utilidad

del que propone realizar el recurrente D. Juan Cossio, está reconocida por el Estado, segun el supremo decreto de 25 de Julio último, por el cual se ordena su construccion con los bonos reservados del empréstito de 1865; que es preferible en todo caso, aprovechar la accion del interés privado, para la realizacion de empresas de este género, evitando los inconvenientes y gravámen que resultan para el Estado cuando se construyen por su cuenta;

Se resuelve:

Que se acepta la propuesta del expresado D. Juan Cossio, con las modificaciones consignadas en el enunciado dictámen del Fiscal General y las que se contienen en el anterior recurso del proponente; debiendo, en consecuencia, celebrarse el respectivo contrato, bajo las condiciones que se expresan en los artículos siguientes:

1º El Gobierno concede á don Juan Cossio privilegio exclusivo por veinticinco años para construir y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, y sin garantía de interés, un ferrocarril de mocion á vapor, desde la caleta de Pimentel hasta la ciudad de Chiclayo; y permiso, sin privilegio, para establecer una ramificacion á Lambayeque.

2º Durante el término del privilegio, nadie podrá construir otra línea férrea, entre los indicados puntos de Pimentel y Lambayeque, (*) y el que, en virtud del presente contrato, construya la empresa que representa Cossio, á los setenta y cuatro de espirado el término del privilegio, pasará en estado de explotacion, á ser propiedad nacional.

3º El ancho de la via será de un metro setenta centímetros, comprendido entre los bordes interiores de los rieles.

4º El Gobierno cede gratuitamente á la empresa que representa dicho Cossio, todos los terrenos de dominio público que necesite para la construccion de la línea y de sus estaciones y oficinas; siendo de cuenta de dicha empresa adquirir, prévia indemnizacion justipreciada, los de dominio privado, que tambien necesite.

5º La empresa queda obligada á cercar por su cuenta todos los fundos que el camino divida y á construir puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

6º El camino de Pimentel á Chiclayo se principiará dentro del término de dos años contados desde la fecha en que se firme la escritura de este contrato, y quedará concluido á los cuatro años de la misma fecha. La ramificacion á Lambayeque quedará igualmente concluida, á los diez y ocho meses despues de terminada la principal; salvo en todas circunstancias, los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

7º Si trascurriese el primer término designado en el artículo anterior sin que se principien los trabajos, ó si despues de principiados se suspenden por mas de seis meses; de hecho, se tendrá por cancelado y sin efecto alguno este contrato.

8º Concluido que sea el camino, ó alguna de sus secciones, el Gobierno lo mandará reconocer por un ingeniero de Estado, para asegurarse de que se halla construido con la solidez necesaria, sin que antes pueda entregarse al tráfico público.

9º Se introducirán libres de derechos y serán desembarcados en Pimentel, todos los artículos que necesite la empresa para la construccion del ferrocarril, sus estaciones, oficinas y material rodante, por todo el tiempo que dure dicha construccion; pero una vez abierto el tráfico, por todos los artículos que se introduzcan, bien sea para la explotacion del camino, ó con cualquier otro fin, se pagarán los

(*) Modificada por decreto supremo de 9 de Noviembre de 1867.

respectivos derechos, conforme á las leyes y disposiciones vigentes.

10. El Gobierno concede, desde luego, el permiso necesario para que tenga lugar el desembarque de los artículos de construccion, en la expresada caleta de Pimentel; reservándose la facultad de adoptar oportunamente las medidas que convenga, á fin de que los artículos, cuya introduccion se pide libre de derechos, sean solo los absolutamente indispensables para el objeto expresado.

11. Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones, ó prolongarlas hasta donde sea posible, queda autorizada para verificarlo, bajo las mismas condiciones que se expresan en la presente resolucion, exceptuándose tan solo las que se refieren al privilegio exclusivo y á los plazos fijados para principiar y concluir los trabajos.

12. Antes de entregar el camino al tráfico público, la empresa presentará al Gobierno, para su aprobacion, la tarifa de trasportes, cuyo precio no podrá exceder, en ningun caso, del mínimum que actualmente cuestan; fijándose desde luego, como máximum en los pasajes, cinco centavos por milla para el de 1ª clase, y tres centavos por milla para el de 2ª Esta tarifa regirá solo desde que en ella recaiga la enunciada aprobacion del Gobierno, y podrá ser modificada, segun las circunstancias, de acuerdo con la empresa.

13. Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision, y las balijas del correo, se conducirán gratis. — Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en la tarifa.

14. A fin de evitar ulteriores dificultades, con relacion á la presente contrata, y además, para que sirva de regla general, se declara: que existe el derecho de atravesar con una línea férrea otra de empresa agena á fin de continuar el curso de aquella; pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de la otra.

15. El contrato que se celebre, en virtud de la presente resolucion y las concesiones que por ella se otorgan al empresario D. Juan Cossio, no podrán trasferirse sin prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno, el que si quisiere hacer suya la empresa, será preferido por el tanto, llegado el caso de dicha trasferencia.

Pase á la Tesorería General, á fin de que mande extender la correspondiente escritura, prévia aceptacion del proponente.

Comuníquese á quienes corresponda, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

Permiso para prolongar la línea.

Lima, Julio 7 de 1868.

Considerando que la concesion hecha en 3 de Julio de 1867 á don Juan Cossio, para el establecimiento de su cuenta, riesgo y provecho de un ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, con las ramificaciones y prolongaciones que el empresario tenga por conveniente, es una mejora de alta importancia, llamada á desarrollar la agricultura y comercio de las provincias de Chiclayo y Lambayeque: que esa obra es de evidente beneficio público, no impone al Estado gravámen alguno de garantía de interés ni de subvencion á la empresa, y que por el contrario la nacion reporta el provecho de adquirir la propiedad de la línea, sus estaciones y útiles dentro de noventa y nueve años de plantificado el ferrocarril mencionado: se ratifica la expresada concesion. Y teniendo en cuenta las razones expuestas en el presente recurso, que prueban ser necesario para facilitar la pronta plantificacion de esa via, acordar las modificaciones que el ocurrente solicita que se hagan en algunas de las condiciones impuestas al tiempo de hacerse la concesion que por el pre-

sente decreto se ratifica: se declara que el ancho de la via será no el que señala el artículo 3º del decreto de 3 de Julio, sino el mismo que tienen los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos: que la empresa puede prolongar su línea hasta Ferriñafe si así le conviniere, como tambien hacer partir la línea de Pimentel ó de cualquiera otra parte del litoral á contar desde Eten inclusive; y que el tiempo para tener concluido dicho ferrocarril á Chiclayo será el máximum de dos años contados desde la fecha del presente decreto, y para tener prolongada la línea hasta Ferriñafe el de cuatro.

Regístrese y pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la respectiva escritura, prévia aceptacion del interesado.

Rúbrica de S. E. — LA FUENTE.

Derógase el decreto anterior.

Lima, Junio 13 *de* 1869.

Visto este expediente, y considerando: primero, que por supremos decretos de 3 Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, se concedió á D. José Antonio Garcia y Garcia privilegio por el término de veinticinco años para establecer y explotar de su cuenta, sin garantía de interés, un ferrocarril que partiendo del puerto de Eten llegue á la villa de Ferriñafe, pasando por los pueblos de Eten y Monsefú y por las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, exceptuándose de dicho privilegio el trayecto que média entre estas dos últimas ciudades, que se declara libre á otras empresas: segundo, que la referida concesion quedó perfeccionada con el otorgamiento de la correspondiente escritura en 3 de Octubre del mismo año, entre el administrador de la Tesoreria General y el concesionario D. José Antonio Garcia y Garcia, ante el escribano público y de dicha oficina D. Cláudio José Suarez con todos los requisitos de ley: tercero, que en 3 de Julio de 1867 se concedió privilegio á D. Juan Cossio, para construir un ferrocarril del puerto de Pimentel á la ciudad de Chiclayo, con facultad de extenderlo sin privilegio hasta la de Lambayeque: cuarto, que habiendo solicitado la revalidacion de la exclusiva que se le habia otorgado, se accedió á su pedido por decreto de 7 de Julio de 1868, autorizándolo á prolongar su línea hasta Ferriñafe, y hacerla partir no solo de Pimentel sino de cualquier otro punto del litoral á contar desde Eten inclusive, usurpándose de este modo los derechos y privilegios correspondientes á la empresa de Eten y que constan de la escritura pública presentada; y quinto, que es de reconocida importancia y de urgente necesidad llevar á cabo esas líneas férreas llamadas á promover el desarrollo y engrandecimiento de las provincias de Chiclayo y Lambayeque; se resuelve: primero, derógase el decreto de 7 de Julio de 1868 por el que se concedió á D. Juan Cossio los derechos y privilegios de que estaba en posesion legal y pertenecen á D. José Antonio Garcia y Garcia: segundo, quedan subsistentes las concesiones otorgadas á este último por los decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, consignados en la escritura de contrato, así como las que se hicieron á Cossio por el decreto de 3 de Julio de 1867; tercero, el tiempo señalado en ambas concesiones para dar principio á las obras y terminarlas, empezará á correr desde la fecha en que este decreto se eleve á escritura pública por cada uno de los concesionarios respectivamente; y á fin de evitar retardos indebidos en la construccion de las vias férreas, se resuelve por punto general, que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa de 1 ℘ mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no los comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en

sus respectivos contratos; y por lo que hace á los de Garcia y Garcia y de Cossio, se dispone que ambos constituyan una fianza de veinte mil soles cada uno, que pagarán por via de multa en cualquiera de los dos casos antes designados. Para el cumplimiento de estos requisitos, pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para los efectos consiguientes.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Se concede ramificacion hasta Pátapo.

Lima, Noviembre 26 de 1870.

Visto el recurso presentado por el empresario del ferrocarril de Pimèntel á Chiclayo, D. Juan Cossio, pidiendo que se le dé privilegio para establecer una ramificacion que partiendo de Chiclayo y atravesando las haciendas de Capote, Pomalca y Tuman, y pasando mas ó menos cerca de Colud, el Combo, Picsi, Calupe y Pucalá, termine en Pátapo; y siendo útil y conveniente la construccion de esta via férrea: concédese al enunciado empresario el privilegio que solicita para llevarla á cabo, por el término y demas condiciones estipuladas en el decreto de 3 de Julio de 1867, en la parte relátiva á la línea de Pimentel á Chiclayo.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la respectiva escritura, que será adicional á la primitiva concesion hecha por el citado decreto de 3 de Julio de 1867; y fecho que sea, devuélvase á este despacho.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Caducidad de la concesion á D. Juan Cossio.

Lima, Marzo 4 de 1872.

Teniendo en consideracion que D. Juan Cossio, á quien se concedió privilegio exclusivo para la construccion del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo por decreto de 3 de Julio de 1867 y 13 de Junio de 1869, no ha hecho hasta el presente uso de dicha concesion, lo cual redunda en perjuicio de la agricultura y del comercio de dicha provincia; revócase el referido privilegio y los derechos concedidos á Cossio en los expresados decretos de 3 de Julio de 1867 y 13 de Junio de 1869, reasumiendo el Gobierno el derecho de hacer las concesiones que tuviere por convenientes sobre la enunciada obra y sus accesorios.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Concesion á favor de D. José Muro.

Lima, Marzo 22 de 1872.

Vista la anterior propuesta de D. José Muro para construir por su cuenta, costo y riesgo con privilegio de veinticinco años un ferrocarril de via angosta que partiendo del puerto de Pimentel termine en Chiclayo, y simplemente permiso para ramificaciones á los pueblos inmediatos; y atendiendo á que las vias férreas son las que mas eficazmente propenden al engrandecimiento nacional y particular, y la que ahora se proyecta contribuirá al desarrollo de la riqueza agrícola de las provincias de Chiclayo y Lambayeque: acéptase dicha propuesta bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á D. José Muro privilegio exclusivo por veinticinco años para la explotacion de la línea entre Pimentel y Chiclayo y simplemente permiso para las ramificaciones que juzgue convenientes, en cuanto no se opongan á los derechos y privilegios de que se halla en posesion la compañía del ferrocarril de Eten á Ferriñafe.

2ª Se concede igualmente permiso para la construccion de un muelle en el puerto de Pimentel.

3ª La construccion de la línea y sus dependencias así como los materiales que se empleen serán de la mejor calidad y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que

el Gobierno comisione para inspeccionarlos.

4ª Durante el término del privilegio nadie podrá construir otra línea férrea entre Pimentel y Chiclayo. Dicha línea será de la propiedad perpétua de la empresa.

5ª Los terrenos del Estado que ocupe la línea sobre tres metros de latitud en toda su extension, así como los necesarios para las estaciones y oficinas serán vendidos á censo redimible al dos por ciento ó á justa tasacion de peritos y el cánon comenzará á correr desde la fecha de la entrega de los terrenos; y en cuanto á la propiedad municipal, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

6ª Queda obligado el empresario á cercar á su costo todos los fundos que la línea divida y á construir puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

7ª La construccion de la línea principiará á los cuatro meses de firmada la escritura y estará concluida á los diez y ocho meses despues de principiados los trabajos.

8ª Si el empresario no principiase los trabajos de la obra ó no los concluyese en los plazos señalados en el artículo anterior, pagará una multa de veinte mil soles á beneficio del Estado, para cuyo caso otorgará una fianza á satisfaccion del Ministerio de Hacienda, quedando solamente exceptuados los casos fortuitos ó de fuerza mayor reconocidos por derecho.

9ª Las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles necesarios para la construccion y conservacion de la línea, así como los víveres para los trabajadores, por todo el tiempo que dure la construccion de la línea, serán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje.

10. La tarifa de pasajeros y fletes será aprobada por el Gobierno antes de entregarse la línea al dominio público.

11. Se conducirán gratis las balijas del correo, tropas y empleados del Estado que marchen en comision del servicio. Por las cargas del Gobierno se cobrará la mitad del precio de la tarifa.

12. Los trabajadores y empleadas del ferrocarril quedarán exceptuados del servicio militar, salvo los casos de guerra exterior para con los peruanos.

13. No podrá entregarse la línea al tráfico público, sin que el ingeniero que comisione el Gobierno informe su buena construccion y las seguridades que ofrezca al público.

14. No se impondrá á la empresa mas contribuciones que las establecidas para los ferrocarriles en general.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura, prévia aceptacion del interesado.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Privilegio para prolongaciones del camino.

Lima, Julio 17 *de* 1872.

Visto el presente recurso por el que D. José Muro, empresario del ferrocarril de Pimentel, solicita que se le conceda privilegio para las líneas accesorias que se le permitió construir por resolucion suprema de 22 de Marzo del presente año, y atendiendo á que para llevar á cabo la realizacion de dichas líneas necesita el empresario desembolsar fuertes capitales que no puede exponer á una ruinosa competencia; accédese á dicha solicitud y en su consecuencia se le concede privilegio exclusivo por el término de 25 años bajo las mismas bases establecidas en la citada resolucion de 22 de Marzo último para la construccion y explotacion de las líneas siguientes:

1ª Del puerto de Pimentel á la ciudad de Lambayeque, Muchumí

y Túcume. El empresario tendrá facultad de prolongar esta línea privilegiada hasta los pueblos de Tucmo, Pacora, Jayanca y Olmos.

2ª Del mismo puerto de Pimentel á Zaña pasando por las haciendas de Pátapo, Sipan y Cayaltí.

3ª De Pimentel directamente á Picci y Ferriñafe sin tocar en Lambayeque ni en ninguno de los puntos que abraza la línea que explota con privilegio la Compañía del Ferrocarril de Eten á Ferriñafe. El empresario tendrá derecho de prolongar esta línea á los pueblos de Muchumí y Túcume, en cuyo caso quedará sin efecto el privilegio que se le ha concedido de Lambayeque á estos pueblos.

Los trabajos de dicha línea comenzarán en el término de un año desde la fecha del otorgamiento de la escritura y concluirán á los tres años despues de comenzados, pudiendo el empresario para su construccion atravesar los rieles de cualquier otro camino férreo con las precauciones convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura respectiva, prévia aceptacion del interesado.

Regístrese, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Vista fiscal sobre incompetencia del Gobierno.

Excmo. Señor.

El Fiscal dice, que lo que aparece de este expediente es que en 26 de Noviembre de 1870 se concedió privilegio á D. Juan Cossio, que lo habia obtenido respecto del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, para establecer una ramificacion que partiendo del último punto y atravesando las haciendas de Capote y otras termine en Pátapo, refiriéndose en cuanto al término y otras condiciones, á lo prescrito en el supremo decreto de 3 de Julio de 1867 en lo relativo á la línea de la concesion principal; así consta del supremo decreto que viene en cópia á f. 2.

Mas por decreto de 4 de Marzo del año que corre, se revocó el antedicho privilegio y los derechos concedidos á Cossio en 1867 y 1869 por no haber hecho uso de él, se dijo de dichas concesiones, reasumiendo el Gobierno el derecho de hacer lo que le conviniese sobre la enunciada obra y accesorios; de lo que instruye la copia de f. 6.

A consecuencia de esta declaratoria se presentó D. J. Muro, proponiendo construir por su cuenta, costo y riesgo, y con privilegio de 25 años un ferrocarril central de via angosta que partiendo del puerto de Pimentel termine en Chiclayo y simplemente permiso para ramificaciones á los pueblos inmediatos; á lo cual se accedió por supremo decreto de 22 de Marzo de este mismo año que se registra á f. 10 con las condiciones allí expresadas.

Por decreto de 17 de Julio se amplió el de Marzo á la construccion y explotacion de otras líneas, segun es de verse en la copia de f. 18.

De estos antecedentes ha surgido la cuestion suscitada por D. J. Cossio, sobre que estando vigentes las concesiones y privilegios que de antemano se le habian otorgado, no habia estado el Gobierno en actitud de celebrar convenios con don J. Muro, que implican el despojo de los derechos que tenia adquiridos, sin habérsele oido acerca de las razones que han servido de fundamento para desligarse el Gobierno de las obligaciones contraidas cuando se le concedieron los referidos privilegios, y pide en consecuencia la nulidad de los actos posteriores.

Se presentó tambien D. J. Muro á sostener la legalidad de los privilegios y concesiones que alcanzó del Supremo Gobierno y en virtud de las cuales dió principio á sus trabajos, habiendo invertido ya considerable cantidad de soles.

Segun todo esto, resulta que en el asunto hay derechos concedidos á dos empresarios para una misma empresa, y de aquí se desprende ó nace una cuestion de no pequeña magnitud: consiste esta en saber si el Supremo Gobierno es ó no el facultado legalmente para declarar si están vigentes los derechos de D. Juan Cossio ó los de D. José Muro, teniendo ambos su orígen en los decretos supremos antes citados.

Reflexionando el que suscribe con la detencion debida y con la imparcialidad que corresponde sobre este complicado asunto, encuentra que no es el Supremo Gobierno el llamado á hacer la declaracion respectiva sobre los derechos deducidos por D. J. Cossio y D. J. Muro, porque en los contratos celebrados se ve en cada uno de los empresarios una parte que es interesada y otra parte es el Gobierno. Como tal no es el que debe resolver el sello de la legalidad; es neserario examinar cuál es la autoridad llamada á resolver la presente cuestion. Segun el artículo 1226 del C. C., contrato, es un convenio celebrado entre dos ó mas personas por el que se obligan á dar, hacer ó no hacer una cosa. ¿Entra en la difinicion del contrato la concesion de privilegios para establecer ferrocarriles? El Fiscal cree que sí. Porque en esos privilegios hay convenciones expresas que, conforme al artículo 1225 del mismo código, se denominan contratos. Ahora bien conforme á la atribucion 4ª del artículo 18 del Reglamento de Tribunales, la Excma. Corte Suprema conoce de los pleitos que se suciten sobre contratos celebrados por el Supremo Gobierno ó por sus agentes. No habiendo duda, pues, en cuanto á que los convenios que han tenido lugar entre el Supremo Gobierno, D. Juan Cossio y D. J. Muro entran en la clasificion de los contratos, se sigue que la cuestion actual debe someterse á la decision del Tribunal Supremo de la República, y el fiscal concluye opinando que V. E. se sirva declararlo así, para que los interesados puedan usar de su derecho ante dicho Supremo Tribunal.

Lima, Octubre 29 de 1872.—ALZAMORA.

Abstencion de oir la querella.

Excmo. Señor.

El fiscal, que suscribe, reproduce en el dictámen que el señor Alzamora ha expedido con fecha 29 de Octubre último. La preferencia que se disputa entre D. José Muro y D. Juan Cossio, los derechos que alegan, y las razones en que ambos apoyan su resolucion, la calificacion de los hechos y exámen de las pruebas corresponden al poder judicial. Si V. E. declarase con mejor derecho á cualquiera de ellos, daria lugar á que el otro interpusiese querella de despojo y así nunca se evitaria la interposicion de acciones judiciales sobre un asunto en que V. E. no ha tenido ninguna participacion y en el que tampoco debe asumir responsabilidad agena, dejando por lo mismo á los contendientes en libertad de interponer las demandas que creyesen convenientes á su derecho.

Lima, Diciembre 18 de 1872.—PAZ SOLDAN.

Se exime de conocer.

Lima, Febrero 12 de 1873.

Visto el presente expediente rehecho por D. Juan Cossio, por el que este solicita se derogue el supremo decreto de 4 de Marzo último y se declaren de consiguiente en vigor los de 3 de Julio de 1867 y 13 de Junio de 1869, por los que se le concedió la construccion del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y sus ramificaciones; y teniendo en consideracion: 1º que la pasada administracion careció de facultad para dictar dicho decreto de 4 de Marzo, por cuanto no habian tras-

currido los dos años que por la cláusula 6ª de la escritura celebrada con Cossio, se señalaron á este para que diera principio á la mencionada obra; posteriormente con fecha 22 de Marzo y 17 de Julio último concedió la misma administracion á D. José Muro los derechos que tenia Cossio, celebrando igualmente con Muro la respectiva escritura pública; y 2º que de ambos actos resulta un conflicto de derechos entre los indicados Muro y Cossio, cuya solucion segun ley corresponde al poder judicial; con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema; pásese este expediente al expresado Tribunal Supremo para que provea lo conveniente.

Regístrese.—ROSAS.

Informe de la Junta de Ingenieros sobre planos y cruceros.

Lima, Mayo 26 de 1873.

Señor Ministro.

Para dar cumplimiento al anterior decreto de US., esta Junta pidió los planos que, por decreto supremo de 15 de Enero, se exigian de los empresarios de los ferrocarriles de Eten y Pimentel. La primera empresa ha cumplido remitiendo á esta Junta los planos de su línea, conforme al tenor de dicho decreto, faltando únicamente los planos del muelle, los del puente de Lambayeque y obras de arte. La empresa de Pimentel solo remitió calcas de planos incompletos en detalles y con escalas no conformes con el supremo decreto: además no han venido los perfiles, razon por la cual esta Junta, tuvo á bien devolverlos, por no ser conformes al referido decreto supremo. Posteriormente dicha empresa, por conducto del señor Muro, ha ofrecido presentar la coleccion completa de planos en el tiempo de dos meses.

En cuanto á los cruzamientos pe las vias de Eten por las de Pimentel, por el cróquis adjunto se ve claramente que pueden evitarse 3 ó 4 de los cinco proyectados, adoptando una de las dos disposiciones siguientes que se han marcado en el cróquis con líneas azules punteadas: 1ª conservando la estacion de la via de Pimentel en el lugar proyectado, en este primer caso, puede evitarse los cruzamientos marca B haciendo pasar los trenes de Pimentel á Picci por dicha estacion. La línea colorada proyectada de Pimentel á Picci, sin tocar en la estacion de Chiclayo, no tiene pues razon de ser, al parecer de la Junta, y debe prohibirse, pues siendo inútil aumentar los peligros desde que da lugar á dos cruzamientos de via, no se comprende que llegue el caso de un tren directo de Pimentel á Picci sin tocar en Chiclayo, pues, aunque sea para tomar agua deberia pararse en algun punto inmediato, sobre todo que la via es angosta y que la locomotora no tendrá tanta provision como para ir desde Pimentel hasta Picci.

La 2ª solucion y al mismo tiempo la mejor, consistiria en variar el lugar de la estacion en Chiclayo, colocándola al Norte del lugar proyectado, en el punto K por ejemplo. Con estas disposiciones se evitan cuatro cruzamientos de via y el único que queda está en las mejores condiciones posibles. La Junta Central cree que adoptada esta medida no solo se disminuirán casi del todo los peligros y las probalidades de accidentes desastrosos, sino que tambien la empresa de Pimentel tendrá mas facilidades para su servicio y se independizará de las sujeciones que forzosamente se le deberian imponer si conservara su trazo primitivo: la de parar sus trenes ántes de pasar sobre cualquiera de los quince cruzamientos proyectados, por ejemplo, y otras que harian su servicio tanto mas difícil y lento cuanto mayor sea el número de cruzamientos que conserve.

Por las razones expuestas y desde que las líneas que la Junta Central ha puesto en el croquis adjunto no pueden reputarse como exactas, conviene que la empresa de Pimentel haga estudiar de un modo exacto la solucion propuesta y la mande á la Junta, junto con los planos de toda la línea.

En todo caso, el acto de atravesar la via no debe hacerse de ningun modo cortando los rieles de Eten, como se ha hecho, aumentando así el peligro sin necesidad. La empresa de Pimentel debe levantar sus rieles de una cantidad igual á la altura del reborde de sus ruedas, de modo que este reborde al pasar sobre los rieles de Eten, descanse sobre ellos y salve el cruzamiento sin cortarlos. Esta prescripcion, S. M., debe ser aplicable no solo al caso actual, sino á todos los casos de cruzamiento que se presenten posteriormente: así está consignado en el reglamento de policía de ferrocarriles que esta Junta ha elevado á US.

Hay en el proyecto marcado en el cróquis adjunto un defecto mas, que no debe pasarse desapercibido y es el siguiente: un tren que sale de la estacion de Chiclayo para Picci tiene que tener su locomotora á la cola para poderla traer á la cabeza despues del cambio de via y es casualmente cuando él está dispuesto así, que atraviesa la via de Eten. Ese punto es completamente inadmisible y para remediar ese inconveniente sería necesario poner despues del cambio marcado M una via de maniobra, con tornamesa, que restablezca el órden natural del tren.

En cuanto á los otros defectos que puede tener la línea de Pimentel, esta Junta no puede informar por haber devuelto, como ha dicho ántes, los planos incompletos que remitió. De consiguiente, en vista de las razones expuestas, la Junta es de opinion que se paren los trabajos de la línea de Pimentel hasta que remita los planos completos, segun el supremo decreto de 15 de Enero, para los fines consiguientes y que se reemplacen los rieles cortados de la línea de Eten.

Que se pida á la empresa de Eten los planos de las obras de arte y del muelle, que faltan para el conocimiento y archivo de esta Junta.

Dios guarde á US.—Señor Ministro.—Por la Junta Central—El Vicepresidente.— EULOGIO DELGADO.

*** En virtud de este informe se mandó que el ferrocarril de Pimentel reformase el crucero que habia establecido (p. 254 de este tomo.)

Comision para examinar la línea.

Lima, Octubre 30 de 1873.

Habiéndose presentado por el recurrente el completo de los planos y estudios que se le tenia pedido para proveer lo conveniente; en cumplimiento del artículo 13 de 22 de Marzo de 1873, nómbrase al ingeniero D. Alfredo Duval, actualmente en comision en el ferrocarril de Eten, para que despues que termine la que se le tiene conferida, proceda al reconocimiento de la línea férrea entre Pimentel, Chiclayo y Lambayeque con arreglo á las instrucciones que le dará la Junta Central de Ingenieros á la que se le remitirá este expediente para que informe sobre la tarifa de pasajes y carga, presentada para esta línea.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Informe sobre el estado del camino.

Lima, Diciembre 13 de 1873.

Al H. Eulogio Delgado, Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros.

Señor.

Para dar cumplimiento á sus instrucciones del 15 de Noviembre

último, relativas al ferrocarril de Pimentel, me embarqué, en el Callao, el dia 17 á bordo del vapor "Peruano" y llegué á Pimentel el 21.

En seguida me avisté con el superintendente de dicho ferrocarril, y este señor puso á mi disposicion todos los medios oportunos para que hiciera la completa inspeccion y estudio del camino y sus anexidades, cuyos trabajos efectué de acuerdo con la órden é instrucciones del 11 de Octubre próximo pasado de la H. Junta Central, pasando á informar lo que sigue:

ART. 1º

EXTENSION DE LA LINEA Y SUS RAMALES.

	Metros.	Piés.
Desde Pimentel hasta la estacion de Lambayeque...	22,467.60=	73,713
Desde la estacion de Lambayeque hasta el rio.....	426.72=	1,400
	22,894.32=	75,113
Ramal de Chiclayo en conexion con la línea de Lambayeque.....	1,661.16=	5,450
	24,555.48=	80,563
Cambios, etc. en las estaciones y otros puntos, en conjunto.....	1,219.20=	4,000
	25,774.68=	84.563

ART. 2º

PUEBLOS Y CIUDADES POR DONDE PASA LA LINEA FÉRREA, SU POBLACION Y DISTANCIAS RESPECTIVAS DESDE EL PUERTO DE PIMENTEL.

	Poblacion.	Metros.	Piés.	Millas.
Puerto de Pimentel.....	600			
Chiclayo.....	13,500	13,689.48	44,913	8,506
Lambayeque.....	6,500	22,667.61	73,713	13,979
De Chiclayo á Lambayeque....		11,871.96	38,950	7,377

ART. 3º

ANCHO DEL CARRIL, PESO Y CLASE DE LOS RIELES.

Ancho del carril..... Metros 0.914=Piés 3
Peso de los rieles..... Kilóg. 17.612=Lbs. 35
Clase de los rieles

ART. 4º

CONSTRUCCION DEL CAMINO.

El camino está bien construido.

ART. 5º

NÚMERO Y CLASE DE LOS PUENTES.

No hay puentes propiamente.

ART. 6º

NUMERO Y CLASE DE VIADUCTOS Y LINEAS TRASVERSALES DE AGUA DESDE PIMENTEL HASTA CHICLAYO.

Núm.	Clase.	Núm. de aberturas.	Metros de ancho.		Piés.
1	Ladrillos	1	0.457	igual	1.5
5	"	1	0.609	"	2
4	"	1	0.915	"	3
4	"	1	1.067	"	3.5
3	"	1	1.229	"	4
7	"	1	1.523	"	5
6	"	1	1.816	"	6
2	"	1	2.133	"	7
2	"	1	2.438	"	8
1	"	1	2.733	"	9
2	"	1	3.047	"	10
Línea trasversal de agua.....			54.711	"	179.5

VIADUCTOS DE LA LINEA DESDE CHICLAYO Á LAMBAYEQUE.

Núm.	Clase.	Núm. de aberturas:	Metros de ancho.		Piés.
1	Ladrillos	1	0.776	igual	2.5
11	"	1	1.067	"	3.5
5	"	1	1.219	"	4
5	"	1	1.372	"	4.5
4	"	1	1.523	"	5
7	"	1	1.672	"	5.5
2	"	1	1.826	"	6
2	"	1	2.733	"	9
2	"	1	3.047	"	10
4	"	2	1.647	"	5.25
2	"	2	3.047	"	10
1	"	4	2.438	"	8
Línea trasversal de agua de los viaductos..			86.868	"	285

ART. 7º

SEGURIDAD DE LA LINEA.

La parte concluida del camino y sus ramales están bien hechos y ofrecen seguridad.

ART. 8º

NUMERO DE ESTACIONES, ETC.

En el punto de Pimentel, cerca de la orilla del mar, hay una estacion que bien puede llamarse la estacion de embarque, la cual contiene varios edificios para los empleados, oficinas para el despacho de fletes, salas de pasajeros, etc.

Un almacen de 18.288×30.479 metros=60×100 piés.

Otro almacen de iguales dimensiones en construccion.

Otro id. de 10.668×30.175 metros =35×99 piés, en el cual hay salas para pasajeros, equipajes, almacenes, distintas oficinas y cuartos para empleados.

Una cuadra que contiene 26 casas para empleados, 4.572×9.144 metros=15×30 piés.

La estacion de Pimentel está en los suburbios del pueblo. El interior contiene 121.92×343.84 metros =400×800 piés de extension. Existe allí una fundicion de 15.24×30.48 metros=50×100 piés. — Una cuadra de fábricas de 18.897×45.720 metros=62×150 piés, en las cuales hay dos viviendas para el Super-

intendente con once cuartos cada una y un número de cuartos para empleados.

Una casa de carros en construccion para concluirse, de 9.753×60.950 metros=32×200 piés.

Una bodega al lado de la casa de carros en construccion 60.95×9.144 metros=30×200.

En la factoría hay cuatro fraguas con sus fuelles y los instrumentos nacesarios, y tambien un torno de buena clase.

Segun los conocimientos de la maquinaria que el Superintendente está por recibir de Europa, los cuales me enseñó, el camino va á tener una fundicion completa dentro de poco tiempo para lograr el objeto deseado.

ESTACION DE CHICLAYO.

Su interior contiene una extension de 91.440×253.593 metros=300×823 piés. — Un edificio es de 9.144×19.812 metros=30×65 piés: en él hay oficinas, almacenes para los equipajes, salones para pasajeros y cuartos de empleados.— Otro edificio próximo á concluirse de 12.801×48.768 mts.=42×160 piés en el cual se van á formar salones para pasajeros de primera y segunda clase, cuarto de equipajes y almacen.

ESTACION DE LAMBAYEQUE.

Contiene su interior 113.385×139.293 metros=372×457 piés en camino de construccion.

La casa de la estacion tiene 19.812×33.737 mts.=65×112 piés, en la cual hay salones para pasajeros de primera y segunda clase, cuarto de equipajes, almacen y cuartos para los empleados.

ART. 9º

NUMERO Y CLASE DE LOCOMOTORAS Y CARROS DE TODAS ESPECIES.

Una de Bayle y Dawson (locomotora.)

Diámetro del cilindro 0.229 metros=9 pulgadas.

Largo del golpe 0.407 metros=16 pulgadas.

Peso 12 toneladas.

Otra locomotora de Fairlies, de patente, de 4 cilindros.

Diámetro 0.254 metros=10 pulgadas.

Largo del golpe 0.407 metros=16 pulgadas.

Peso 16 toneladas.

Dos carros de pasajeros de primera clase, con capacidad para 40 pasajeros cada uno.

Dos carros de pasajeros de segunda clase de igual capacidad á los anteriores.

Cuatro carros cubiertos para equipajes, de 5 toneladas cada uno.

Treinta y seis id. abiertos para carga de id. id.

Cuatro id. id. para materiales de 2½ id. id.

Nueve id. en construccion y dos carros de mano.

Dos locomotoras adicionales de Fairlies, de patente, de las dimensiones de la expresada arriba, se hallaban todavia á bordo de un buque surto en el puerto de Pimentel, el dia 24 de Noviembre, informándome el Superintendente que estaban para llegar, de Europa, dos carros mas de primera y segunda clase para pasajeros.

Todos los vehículos del camino son fabricados en Inglaterra y de buena clase.

Los carros de pasajeros están construidos á la americana y son cómodos.

Hay toda el agua necesaria en las estaciones del camino y sus ramales.

ART. 10.

MUELLES.

El puerto de Pimentel es abierto y no tiene muelle.

ART. 11.

NUMERO NECESARIO DE TRENES DIARIOS PARA EL SERVICIO PUBLICO Y LO QUE PUEDE PROMOVER EL INTERES GENERAL DEL CAMINO.

No estando abierto al público el

ferrocarril de Pimentel, no tiene trenes regulares que hagan el tráfico, pero de la condicion del camino, número y clase de sus locomotoras y demas vehículos de su pertenencia, creo que ofrece comodidades para los pasajeros y ventajas para el trasporte de efectos durante algunos años.

Para fomentar los intereses del camino de Pimentel, así como los del país, y mas particularmente los intereses de la provincia de Lambayeque, sería preciso, en mi opinion, extender la via férrea de Muchumí hasta Olmos, que está á un dia de San Felipe al Este de la cordillera.

Se dice que el paso por la cordillera desde Olmos á San Felipe es el mas bajo y fácil que se conoce en toda ella, en el Perú; y San Felipe está á corta distancia de la parte navegable del rio Marañon.

De Lambayeque, via Olmos y San Felipe á la cabeza de la parte navegable del Marañon tenemos probablemente la línea mas directa y sencilla que puede aprovecharse en todo el Perú para construir un ferrocarril que esté en conexion con el rio Amazonas.

Pero, aun sin pretender la extension del camino de Pimentel hasta el valle del Amazonas, sino hasta el de Olmos, resultaria un beneficio incalculable para los habitantes de este valle y de los lugares contiguos, y á la vez un lucro no despreciable para los dueños del mencionado camino.

El valle de Olmos tiene llanuras inmensas de terrenos fértiles y productivos si llegan á irrigarse, sin embargo de que solo una porcion pequeña de él está hoy en cultivo, pero se asegura que la mayor parte del valle pudiera irrigarse fácilmente, y que una extension no pequeña del mismo es propiedad del Fisco.

Por tanto, es evidente que cualquier sistema de irrigacion á lo largo del camino de Pimentel, hará mas productiva á esta empresa, entendiéndose que mientras mas distante del puerto de Pimentel se beneficien los terrenos, tanto mayores serán las utilidades del camino, porque mayor sería su tráfico.

En la línea de Olmos y regiones contiguas, al Norte de Lambayeque, existe una gran poblacion dedicada principalmente á las labores agrícolas, la cual acudiria á labrar las tierras irrigadas, siempre que se les propusiera un sistema equitativo de cooperacion que compartiese los beneficios de aquellas entre el patron y el arrendatario; ó siempre que el capitalista les arriende los terrenos irrigados bajo condiciones de mutua conveniencia, suministrando al agricultor los recursos indispensables para su cultivo, con la expresa condicion de que entregaria sus cosechás de caña, arroz, etc. á su patron para su venta, si no acordaren de antemano el precio de la venta.

No es mi propósito, en un documento de esta especie, tratar de asuntos relativos á la economía política, pero estoy tan persuadido de que los intereses agrícolas del Perú, así como los muy respetables de las clases trabajadoras, lo mismo que los intereses de los capitalistas nacionales y extranjeros, no podrán jamas alcanzar un éxito favorable, mientras no se compartan equitativamente los beneficios del capital y el trabajo entre el capitalista y el agricultor, que no he podido prescindir de emitir mi parecer en este informe.

Quedo de U. respetuosamente.—El ingeniero del Estado—ALFREDO DUVAL.

Permiso para la explotacion.

Lima, Diciembre 23 de 1873.

Resultando del informe del ingeniero Duval, que se acompaña, que el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo se halla bien construido, presentando, así este como su material rodante y estaciones, todas las con-

diciones de seguridad apetecibles: autorízase al empresario D. José Muro para que lo entregue al tráfico público, conforme lo ha solicitado, cobrando por pasajes y fletes los propuestos en la tarifa que tiene presentada al Gobierno, la cual se aprueba provisionalmente, mientras que emita sobre ella dictámen la comision nombrada por resolucion de la fecha para examinarla.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ROSAS.

Ferrocarril de Pisco á Ica.

Ley que autoriza la construccion.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS

PRESIDENTE DEL CONGRESO.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA;

Considerando:

1º Que uno de los principales embarazos que se oponen al desarrollo de la industria nacional, es la falta de vias de comunicacion;

2º Que debe por todos los medios procurarse la construccion de caminos de fierro, que acercando las distancias, faciliten las transacciones mercantiles y contribuyan eficazmente al progreso nacional;

3º Que la falta de capitales en el país exige se ofrezca á los que acometan tales empresas, un mínimun de interés por los que se empleen en ellas, ó se adopten otros medios que, conciliando los intereses de los negociantes y los de la Nacion, sirvan de estímulo á los que intenten llevar á cabo estas obras, atrayendo así á nuestro territorio capitales extranjeros;

4º Que habiéndose levantado los planos y formado el presupuesto del camino de fierro proyectado entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, por órden del Supremo Gobierno, se han manifestado las facilidades que la obra presenta en su realizacion y costo total;

Da la ley siguiente:

Artículo único. — Se autoriza al Poder Ejecutivo para que contrate la construccion de un camino de fierro, entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, ofreciendo á la empresa, por el término de veinticinco años, una garantía de 6 ℘ de interés, sobre la cantidad expresada en el presupuesto formado por los ingenieros del Estado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dada en Lima, á treinta de Enero de mil ochocientos sesenta y uno. -- MIGUEL DEL CARPIO, Presidente del Senado. — ANTONIO ARENAS, Presidente de la Cámara de Diputados. — JOSÉ H. CORNEJO, Senador Secretario.— EVARISTO GOMEZ SANCHEZ, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministro de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á once de Abril de mil ochocientos sesenta y uno.— ANTONIO ARENAS, Presidente del Congreso. — JOSÉ H. CORNEJO, Secretario del Senado. — EVARISTO GOMEZ SANCHEZ, Diputado Secretario.

Bases para la construccion.

Lima, Noviembre 30 de 1861.

Estando autorizado el Gobierno por la resolucion legislativa de 31 de Enero del presente año, para hacer los gastos que demanda el establecimiento de un ferrocarril de Pisco á Ica, y habiendo formado el plano y presupuesto de esta obra, de alta importancia para el tráfico entre aquellas poblaciones; se resuelve— que se lleve á efecto, en los términos y bajo las condiciones siguientes:

1ª El camino se construirá con arreglo al plano y presupuesto formados por el ingeniero D. Mariano Alleon y rectificados por los ingenieros Mr. Gerrit S. Backus y Mr. J. Davis.

2ª La cantidad de un millon doscientos veintiseis mil pesos á que asciende el presupuesto de esta obra, se dividirá en dos mil cuatrocientas cincuenta y dos acciones de á quinientos pesos cada una, las que se ofrecerán al público, señalándose para esto el plazo de cuatro meses. Si vencido este término, el público no llegase á tomar todas las acciones, asumirá el Gobierno las que queden.

3ª Dos tercias partes del valor de estas acciones se entregarán anticipadamente para costear el material que debe emplearse en la obra, y el resto se cubrirá á los seis meses de hecha la primera entrega.

4ª El Gobierno garantiza á los accionistas particulares el interés de 6 ₱ anual, sobre el capital que representen sus acciones, conforme á lo dispuesto en la citada ley.

5ª Los accionistas remitirán, en los plazos indicados, el valor de sus acciones á la Direccion del Crédito Público, donde se depositarán en una caja especial de tres llaves, de las cuales una tendrá el Director, otra el Prior del Tribunal del Consulado y otra el Director de Obras Públicas.

6ª Una comision compuesta del mismo Director de Obras Públicas, del de la Casa de Moneda de esta capital, del Prior del Tribunal del Consulado y dos personas distinguidas, que elegirán los accionistas particulares á pluralidad de votos, se encargará de manejar los fondos destinados á la obra y de facilitar los medios de su ejecucion. En el caso de que todas las acciones de la empresa fuesen tomadas por el Gobierno, la comision solo se compondrá de los tres funcionarios indicados.

7ª El ingeniero que se nombre para dirigir la obra, comprará en Europa, con intervencion de los respectivos Ministros de la República, el material que debe emplearse en ella, y contratará á los operarios que se necesiten, dentro ó fuera del país.

8ª El Gobierno proporcionará á la empresa los terrenos del Estado que sean necesarios para la planti ficacion del camino, sus terminus y ramificaciones, y la empresa abonará, conforme á la ley, el valor de los terrenos particulares que sean tambien precisos para el mismo objeto.

9ª La línea se construirá de modo que en los caminos públicos por donde pase, deje el espacio suficiente para el tránsito de personas y béstias.

10. El camino quedará concluido

dentro de dos años, contados desde la fecha, salvo los casos fortuitos.

11. Los carruajes, máquinas, útiles, y en general, todo el material necesario para la construccion del camino y su conservacion, será libre de derechos.

12. Los empleados, dependientes y operarios que se ocupen en la obra, estarán exentos del servicio militar y de cualquiera otro público.

13. La comision directiva, con vista de los datos necesarios, presentará al Gobierno, seis meses antes de la conclusion del camino, la tarifa de pasajes y del trasporte de mercaderías.

14. La correspondencia pública, sus conductores, las tropas y demas militares que viajen en servicio de la Nacion, serán trasportados gratuitamente.

15. Para la compra de materiales y demas gastos que sea preciso hacer en el extranjero ó el Perú, el Gobierno girará libramientos contra los consignatarios del guano ó contra las tesorerías fiscales, hasta la suma que importen las acciones.

16. Los accionistas nombrarán, por mayoría absoluta de votos, los empleados que sean indispensables para la administracion de los fondos que produzca el ferrocarril; pero si todas las acciones fuesen tomadas por el Gobierno, creará este una tesorería especial con el mismo objeto, dotándola con los empleados necesarios.

17. Los productos del camino, deducidos los gastos que ocasione su conservacion, se distribuirán proporcionalmente cada año ó cada semestre entre todos los accionistas, por la misma comision de que habla la cláusula 6ª; y si la parte que en ellos cupiese á los accionistas particulares, no alcanzase á cubrir el interés del seis por ciento anual, sobre el capital de sus acciones, se les completará el déficit de los fondos fiscales.

18. Los accionistas por sí ó por medio de apoderado, se reunirán en esta capital para elegir los dos individuos que deben representarlos en la comision directiva; igual reunion tendrán para nombrar en su oportunidad los empleados que han de administrar los productos del camino, y cada vez que sea necesario tratar de asuntos que interesen á la empresa.

19. Para las elecciones ó decisiones de la sociedad de accionistas, se necesita la mayoría absoluta de votos; debiendo contarse estos votos, no por el número de individuos, sino por el de acciones, es decir, que cada accionista tendrá en la sociedad tantos votos cuantas sean las acciones que haya tomado en la empresa.

20. La empresa goza de privilegio exclusivo por el término de veinticinco años, y de la propiedad por el de ciento. Vencido este último término, el camino con todos sus útiles y enseres, pasará al dominio absoluto de la Nacion.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Acciones de D. Tomás Vivero.

En una solicitud de D. Tomás Vivero ofreciendo tomar dos acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, S. E. el Presidente ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Diciembre 21 *de* 1861.

Pase á la Direccion del Crédito Público para que, con arreglo al decreto del 30 del mes próximo pasado, reciba de D. Tomas Vivero la cantidad que debe exhibir por las dos acciones que solicita tomar en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, debiendo las personas que quieran tomar iguales acciones ocurrir en adelante directamente á la misma Direccion y hacer sus enteros ante el jefe de ella, quien hará depositar el dinero en arca separada, como se previene en el citado decreto, dándose á los accionistas la correspondiente cons-

tancia, prévia la inscripcion de sus nombres en la razon que debe formarse en dicha oficina.

Publíquese. — Rúbrica de S. E. — MORALES.

Nómbrase recaudador de las acciones.

Lima, Diciembre 31 *de* 1861.

Siendo conveniente nombrar en la ciudad de Ica una persona que se encargue de recaudar el valor de las acciones que se tomen por los vecinos de esa provincia en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, y mereciendo la entera confianza del Gobierno para desempeñar esta comision el Diputado don José Boza, que ha manifestado un vivo interés por la realizacion de dicha obra; se le autoriza para que recaude las expresadas sumas, y las remita á la Direccion del Crédito Público, como está mandado.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Pide cuenta del número de acciones.

Lima, Febrero 11 *de* 1862.

Habiendo resuelto el Gobierno por decreto de 30 de Noviembre último que se proceda á la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica, é invitado á las personas que quieran tomar acciones en la empresa, señalándoseles el término de cuatro meses para que enteren las dos terceras partes de su valor en la Direccion del Crédito Público, y estando autorizado el Ejecutivo por resolucion legislativa de 11 de Abril último, para contratar esta obra en los términos mas ventajosos al Estado; se dispone, que cuando haya expirado dicho plazo, la expresada Direccion dé cuenta al Ministerio del número de acciones que se hayan tomado, á fin de que en vista del monto de ellas, se resuelva si debe hacerse la obra por contrata ó por cuenta del Gobierno.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Se aprueba el modelo de los títulos para acciones.

Lima, Febrero 18 *de* 1862.

Apruébase el modelo que ha presentado la Direccion del Crédito Público de los títulos de inscripcion que deben darse á las personas que tomen acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, los que deberán litografiarse, encuadernarse en libros, para la confrontacion que se ha de hacer con los codos y firmarse por los mismos funcionarios que, conforme á la cláusula 5ª del decreto de 30 de Noviembre último, deben conservar las llaves de la caja, donde se deposite el valor de las acciones. Prevéngase á la misma Direccion que los gastos que esto demande, salgan de los fondos destinados á la obra, y que se lleve de ellos una cuenta separada.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Remite la lista de accionistas.

DIRECCION DEL CRÉDITO NACIONAL.

Lima, Abril 14 *de* 1862.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

El plazo señalado para tomar acciones en el ferrocarril de Pisco á Ica, mandado construir por decreto de 30 de Noviembre de 1861, ha finalizado el 11 del presente, hasta cuyo dia han ocurrido á esta Direccion las personas que constan de la lista que tengo el honor de incluir á US., siendo once las acciones que se han tomado en dicho ferrocarril y cuyas dos terceras partes entregadas, ascienden á tres mil seiscientos sesenta y seis pesos cuatro y medio reales.

El señor Diputado Don José Boza, encargado especial para recibir las acciones de la provincia de Ica, no ha pasado á esta Direccion noticia alguna del número de ellas, á pesar de que se le dirigió al efecto la correspondiente comu-

nicacion, con fecha 26 de Marzo último.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de US., permitiéndome indicar que sería conveniente la próroga del tiempo señalado para las suscripciones á dicho ferrocarril, por todo aquel que juzgase necesario, en consideracion á que muchos de los hacendados de la provincia de Ica no son partícipes en la empresa porque aun no han recogido sus cosechas, que les facilita la suscricion á dicha via férrea.

Dios guarde á US.—S. M. — TOMÁS DE VIVERO.

RAZON DE LAS PERSONAS QUE HAN TOMADO ACCIONES EN EL FERROCARRIL.

	Acciones
D. José Antonio Alvarado para su hermana Dª Rafaela	2
El mismo para su hermana Dª María Valentina	1
D. Tomás de Vivero.....	2
D. José Ignacio Leon.....	1
D. Pablo Antonio Barrios.....	2
D. Exequiel Cabieses y hermanos.	3
Total.....	11

Lima, Abril 14 de 1862. — JOSÉ M. TIRADO.

Se prorroga el plazo para tomar acciones.

Lima, Abril 15 de 1862.

Habiéndose reunido hasta la fecha solamente once acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, y deseando el Gobierno no privar de los beneficios que esta debe producir á muchas personas que por falta de numerario no han podido inscribirse en el número de los accionistas; se prorroga á tres meses mas el plazo de cuatro meses señalado en decreto de 30 de Noviembre último, para tomar acciones en la indicada empresa.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Convocatoria para la construccion con garantía de 6 ₱.

Lima, Setiembre 30 de 1862.

No habiendo podido realizarse el objeto que se propuso el Gobierno al dictar la resolucion de 30 de Noviembre último, sobre la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica, por medio de una sociedad de accionistas, por no haberse reunido hasta ahora mas de diez y nueve acciones, á pesar de haberse vencido con exceso el plazo que se señaló al efecto; y estando autorizado el Gobierno por la ley de 11 de Abril del año próximo pasado, para contratar esta obra, invítense dentro ó fuera del país, á las personas que quieran emprenderla, señalándose el término de seis meses para que dirijan sus propuestas al Gobierno, quien garantiza á los empresarios, por el término de 25 años, el interés del 6 ₱ sobre la cantidad de 1.226,000 pesos, á que asciende el presupuesto formado por los ingenieros, conforme á lo dispuesto en la citada ley.

Publíquese. — Rúbrica de S. E. — MORALES.

Acciones del ferrocarril.

Lima, Noviembre 26 de 1862.

Habiendo quedado sin efecto la resolucion de 30 de Noviembre del año próximo pasado, sobre la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica, por medio de una sociedad de accionistas, por no haber podido reunir mas de diez y nueve acciones; y estando dispuesto por resolucion de 30 de Setiembre último, que se lleve á efecto esta obra por medio de contrata; se resuelve que á las personas que han tomado acciones se les devuelva, si así lo exigiesen, las cantidades que entraron en la Direccion del Crédito Público; y á las que no exijan esta devolucion, se les reconozca por el empresario que contrate la obra, como partícipes en la empresa, en proporcion al monto de sus

tancia, prévia la inscripcion de sus nombres en la razon que debe formarse en dicha oficina.

Publíquese. — Rúbrica de S. E. — MORALES.

Nómbrase recaudador de las acciones.

Lima, Diciembre 31 *de* 1861.

Siendo conveniente nombrar en la ciudad de Ica una persona que se encargue de recaudar el valor de las acciones que se tomen por los vecinos de esa provincia en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, y mereciendo la entera confianza del Gobierno para desempeñar esta comision el Diputado don José Boza, que ha manifestado un vivo interés por la realizacion de dicha obra; se le autoriza para que recaude las expresadas sumas, y las remita á la Direccion del Crédito Público, como está mandado.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Pide cuenta del número de acciones.

Lima, Febrero 11 *de* 1862.

Habiendo resuelto el Gobierno por decreto de 30 de Noviembre último que se proceda á la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica, é invitado á las personas que quieran tomar acciones en la empresa, señalándoseles el término de cuatro meses para que enteren las dos terceras partes de su valor en la Direccion del Crédito Público, y estando autorizado el Ejecutivo por resolucion legislativa de 11 de Abril último, para contratar esta obra en los términos mas ventajosos al Estado; se dispone, que cuando haya expirado dicho plazo, la expresada Direccion dé cuenta al Ministerio del número de acciones que se hayan tomado, á fin de que en vista del monto de ellas, se resuelva si debe hacerse la obra por contrata ó por cuenta del Gobierno.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Se aprueba el modelo de los títulos para acciones.

Lima, Febrero 18 *de* 1862.

Apruébase el modelo que ha presentado la Direccion del Crédito Público de los títulos de inscripcion que deben darse á las personas que tomen acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, los que deberán litografiarse, encuadernarse en libros, para la confrontacion que se ha de hacer con los codos y firmarse por los mismos funcionarios que, conforme á la cláusula 5ª del decreto de 30 de Noviembre último, deben conservar las llaves de la caja, donde se deposite el valor de las acciones. Prevéngase á la misma Direccion que los gastos que esto demande, salgan de los fondos destinados á la obra, y que se lleve de ellos una cuenta separada.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Remite la lista de accionistas.

DIRECCION DEL CRÉDITO NACIONAL.

Lima, Abril 14 *de* 1862.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

El plazo señalado para tomar acciones en el ferrocarril de Pisco á Ica, mandado construir por decreto de 30 de Noviembre de 1861, ha finalizado el 11 del presente, hasta cuyo dia han ocurrido á esta Direccion las personas que constan de la lista que tengo el honor de incluir á US., siendo once las acciones que se han tomado en dicho ferrocarril y cuyas dos terceras partes entregadas, ascienden á tres mil seiscientos sesenta y seis pesos cuatro y medio reales.

El señor Diputado Don José Boza, encargado especial para recibir las acciones de la provincia de Ica, no ha pasado á esta Direccion noticia alguna del número de ellas, á pesar de que se le dirigió al efecto la correspondiente comu-

nicacion, con fecha 26 de Marzo último.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de US., permitiéndome indicar que sería conveniente la próroga del tiempo señalado para las suscripciones á dicho ferrocarril, por todo aquel que juzgase necesario, en consideracion á que muchos de los hacendados de la provincia de Ica no son partícipes en la empresa porque aun no han recogido sus cosechas, que les facilita la suscricion á dicha via férrea.

Dios guarde á US.—S. M. — TOMÁS DE VIVERO.

RAZON DE LAS PERSONAS QUE HAN TOMADO ACCIONES EN EL FERROCARRIL.

	Acciones
D. José Antonio Alvarado para su hermana Dª Rafaela	2
El mismo para su hermana Dª María Valentina	1
D. Tomás de Vivero.....	2
D. José Ignacio Leon.....	1
D. Pablo Antonio Barrios.....	2
D. Exequiel Cabieses y hermanos.	3
Total.....	11

Lima, Abril 14 de 1862. — JOSÉ M. TIRADO.

Se prorroga el plazo para tomar acciones.

Lima, Abril 15 de 1862.

Habiéndose reunido hasta la fecha solamente once acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, y deseando el Gobierno no privar de los beneficios que esta debe producir á muchas personas que por falta de numerario no han podido inscribirse en el número de los accionistas; se proroga á tres meses mas el plazo de cuatro meses señalado en decreto de 30 de Noviembre último, para tomar acciones en la indicada empresa.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — MORALES.

Convocatoria para la construccion con garantía de 6 ₱.

Lima, Setiembre 30 de 1862.

No habiendo podido realizarse el objeto que se propuso el Gobierno al dictar la resolucion de 30 de Noviembre último, sobre la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica, por medio de una sociedad de accionistas, por no haberse reunido hasta ahora mas de diez y nueve acciones, á pesar de haberse vencido con exceso el plazo que se señaló al efecto; y estando autorizado el Gobierno por la ley de 11 de Abril del año próximo pasado, para contratar esta obra, invítense dentro ó fuera del país, á las personas que quieran emprenderla, señalándose el término de seis meses para que dirijan sus propuestas al Gobierno, quien garantiza á los empresarios, por el término de 25 años, el interés del 6 ₱ sobre la cantidad de 1.226,000 pesos, á que asciende el presupuesto formado por los ingenieros, conforme á lo dispuesto en la citada ley.

Publíquese. — Rúbrica de S. E. — MORALES.

Acciones del ferrocarril.

Lima, Noviembre 26 de 1862.

Habiendo quedado sin efecto la resolucion de 30 de Noviembre del año próximo pasado, sobre la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica, por medio de una sociedad de accionistas, por no haber podido reunir mas de diez y nueve acciones; y estando dispuesto por resolucion de 30 de Setiembre último, que se lleve á efecto esta obra por medio de contrata; se resuelve que á las personas que han tomado acciones se les devuelva, si así lo exigiesen, las cantidades que entraron en la Direccion del Crédito Público; y á las que no exijan esta devolucion, se les reconozca por el empresario que contrate la obra, como partícipes en la empresa, en proporcion al monto de sus

acciones, con la calidad de que completen en su oportunidad el valor prefijado á cada una de ellas por el citado decreto de 30 de Noviembre.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — ARENAS.

Resolucion legislativa para que se proceda á admitir la propuesta mas conveniente.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Diciembre 1º de 1862.

Excmo. Señor.

El Congreso ha resuelto que V. E. proceda desde luego á admitir la propuesta que sea mas conveniente, entre las que se hayan presentado, conforme á los fines y sin contrariar las condiciones de la ley de 31 de Enero de 1861, para la plantificacion de un ferrocarril entre el puerto de Pisco y la ciudad de Ica.

Lo comunicamos á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—JOSÉ SILVA SANTISTEVAN, Vicepresidente del Senado.—JOSÉ MARÍA PEREZ, Presidente de la Cámara de Diputados. — FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario.—EPIFANIO SERPA, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, á 2 de Diciembre de 1862.

Cúmplase, comuníquese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — ARENAS.

Resolucion del Congreso que concede 7 ₱ de garantía al ferrocarril.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Enero 24 de 1863.

Excmo. Señor.

El Congreso ha autorizado á V.E. para extender hasta el 7 ₱ anual, sobre el costo de la obra, la garantía ofrecida por la ley de 11 de Abril de 1861, á la empresa que se encargue de la plantificacion del ferrocarril entre Ica y Pisco; ó para que V. E. adopte, en su construccion, los medios que juzgue mas económicos y convenientes á los intereses del Estado, á fin de obtener su pronta realizacion.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demas fines.

Dios guarde á V. E. — JOSÉ SILVA SANTISTEVAN, Vicepresidente del Senado. — JOSÉ MARIA PEREZ, Presidente de la Cámara de Diputados. — FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario.—BENIGNO DE LA TORRE, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 29 de 1863.

Cúmplase y publíquese.—Rúbrica de S. E. — ARENAS.

Pasa á la Comision para formular las bases.

Lima, Abril 27 de 1863.

Estando autorizado el Gobierno por las resoluciones legislativas de 31 de Enero de 1861 y 24 de Mayo del presente año, para contratar la construccion de un camino de fierro entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, ofreciendo en garantía hasta 7 ₱ anual sobre el costo de la obra; pase este expediente á la comision nombrada para formular las bases del ferrocarril proyectado entre la ciudad de Arequipa y el puerto de Islay, á fin de que verifique lo mismo respecto al de Pisco á Ica. — FREYRE.

Concesion á D. José Boza.

Lima, Mayo 27 de 1864.

Visto el trazo final y definitivo del ferrocarril entre el puerto de Pisco y la ciudad de Ica, levantado por el ingeniero de la empresa D. Ernesto Malinowski con intervencion del ingeniero del Estado D. José Hindle y habiéndose examinado y aprobado dicho trazo por una junta de ingenieros, y teniendo á la vista los informes que han

emitido en su debido tiempo las oficinas fiscales y la Direccion de Obras Públicas; y estando el Gobierno suficientemente autorizado por las leyes de 11 de Abril de 1861 y 29 de Enero de 1863, para celebrar á la brevedad posible la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica concediendo hasta el 7 % de garantía sobre el capital que se empleare; el Gobierno acepta la propuesta de D. José Boza para construir el ferrocarril que parta de la plaza de Pisco hasta la ciudad de Ica, bajo los términos y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno cede á D. José Boza el derecho de construir y explotar un camino de fierro por máquina de vapor desde el puerto de Pisco hasta la ciudad de Ica.

2ª El empresario formará una compañía denominada del Ferrocarril entre Pisco é Ica, la que se constituirá bajo el carácter permanente de sociedad nacional y gozará de todos los derechos que corresponden ó que en lo sucesivo se otorguen á estas asociaciones.

3ª Por el término de veinticinco años nadie podrá establecer otra línea férrea que pase por los mismos puntos, ni durante este término podrá tampoco acordarse á ninguna otra empresa la concesion de igual garantía.

4ª Por ahora el camino será de una sola via, con los cambios, apartaderos, plataformas y demas necesario en las estaciones ó en los puntos intermedios que se juzguen convenientes.

5ª El ancho de la via será de un metro setenta centímetros contados dentro de los bordes interiores de los rieles; y se declara que este ancho es el que adopta el Gobierno para todas las líneas férreas que se establezcan, ya sean subvencionadas por el Gobierno ó por compañías particulares.

6ª El peso de los rieles, las secciones en que se divide el camino y la naturaleza de este, se sujetarán á las indicadas en el trazo final y que constan en el presupuesto adjunto. Los materiales, cualquiera que sea su denominacion y que se empleen en este camino, serán de la mejor calidad y construccion.

7ª El camino seguirá la direccion marcada en el trazo final, levantado por el ingeniero D. Ernesto Malinowski con intervencion del ingeniero del Estado D. José Hindle. Este trazo no podrá variarse sin prévia noticia y aprobacion del Gobierno.

8ª Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de modo que no sufran daños los propietarios ó el público; pero su costo se incluye en el capital garantido.

9ª Están exentos del servicio militar, los que se ocupen en servicio de la empresa, salvo en caso de guerra con el extranjero.

10. La empresa tendrá la facultad de importar el número de operarios que crea preciso y todos los contratos que se celebren con estos serán válidos, si no se oponen á las leyes del país. El Gobierno empleará los medios que estén en sus facultades para hacer efectivos los contratos.

11. El Gobierno cede gratuitamente á la compañía los terrenos ó edificios de propiedad del Estado (y que no estén destinados para otros objetos del servicio público) que necesite, segun el trazo definitivo para la via, sus terminus, estaciones, muelles y demas oficinas. Si los terrenos fueren de propiedad particular, la empresa pagará su valor del capital garantizado; procediéndose, si fuere preciso, á la expropiacion conforme á las leyes, haciéndose las gestiones necesarias por el Ministerio Fiscal.

12. Durante el término de veinticinco años, se introducirán libres de derechos y de todo gravámen, todos los artículos necesarios para la construccion, explotacion y conservacion de la línea, sus oficinas y materiales rodantes.

13. Asi mismo serán libres de derechos fiscales ó municipales, los víveres que la empresa necesite para sus trabajadores, mientras dura la construccion de la via. Se entiende por víveres, la carne fresca, seca ó solada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

14. Si los jefes de la aduana ó el interventor del ferrocarril creyesen que es excesivo el número de los artículos que se piden libres de derecho para la explotacion y conservacion de la línea despues que esté concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros para que oyendo ántes á la junta directiva del ferrocarril, resuelva el caso.

15. El Gobierno concederá á la empresa cuanta proteccion le sea posible, conforme á las leyes y siempre que no afecte los intereses fiscales.

16. El Gobierno, á nombre de la Nacion, garantiza á D. José Boza el interés del 7 ℘ al año, y por el término de veinticinco años sobre el máximum, capital de 1.700,000 soles. Con este capital se construirá la via, terminus, se proveerá del material rodante en el número y calidad conforme á los presupuestos y planos presentados. Pero si resulta que el costo de todo el camino con sus accesorios, segun los presupuestos, fuese menor del millon setecientos mil soles, el Gobierno solo garantiza el interés sobre el capital que efectivamente se invirtiere.

17. Para el pago del interés garantizado, el Gobierno señala especialmente el sobrante de la venta del huano de las islas de Chincha; entendiéndose por sobrante lo que quede despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, segun las contratas vigentes.

18. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del capital invertido en la construccion del ferrocarril, no excediendo del millon setecientos mil soles citados, se deducirán de las entradas generales, los gastos de explotacion, conservacion y reparacion; entendiéndose desde ahora por estos gastos el pago de un Director en Ica ó Pisco, un ingeniero ó inspector, un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril: gastos de combustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo y todos los demas gastos que se ocasionen ó para reponer el consumo lento de las cosas ó las que se pierden por causas extraordinarias, y que no dependen de la mala construccion de la via ó material rodante.

19. El pago del interés por el déficit que resulte se abonará cada seis meses en letras sobre Lóndres al cambio corriente de la plaza. Treinta dias despues de examinadas las cuentas del déficit por la Direccion de Obras Públicas y oficinas fiscales, se hará el abono.

20. Se ofrecerán al público en el Perú durante seis meses, tres mil acciones de cien soles cada una, publicándose la convocatoria por dichos seis meses en los diarios de esta capital y en los periódicos de las capitales de departamento.

21. Para el pago del interés del 7 ℘, sobre el capital invertido durante la construccion del ferrocarril, se tomará un término medio á estilo de comercio.

22. Si por quiebra de D. José Boza ú otra causa cualquiera, exceptuándose los casos fortuitos ó de fuerza mayor, se suspendieren los trabajos del ferrocarril, durante seis meses, se entenderá, hasta que se recomiencen dichos trabajos, que se ha suspendido igualmente la garantía del Gobierno por todas las millas hechas. Si la suspension del trabajo excediere de un año, cesan

completamente todos los derechos y privilegios concedidos por este contrato, exceptuándose tambien los casos fortuitos y de fuerza mayor.

23. La compañía conducirá gratis las balijas del correo y su conductor en un departamento separado especial. Por la tropa, por los jefes y oficiales de ella y por los efectos y empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de lo establecido, acreditándose esto con papeletas que darán únicamente el Prefecto de Ica ó el Gobernador del puerto de Pisco.

24. Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 ℘ al año, por dividendos, el exceso se entregará al Estado en reembolso y hasta que sea pagado de las cantidades que de él hubiere recibido el empresario en razon de garantía.

25. Cesa en lo absoluto la garantía del Gobierno antes de los veinticinco años, si el camino produce el 7 ℘ durante dos años consecutivos; pero siempre tendrá derecho al reembolso de lo pagado por dicha garantía.

26. Las tarifas para pasajeros y fletes se arreglarán de modo que los precios sean cuando menos un 40 ℘ mas bajos que los que actualmente cuestan. Con este objeto se organizará un expediente. El Gobierno se reserva la facultad de disminuir las tarifas cada cinco años, si despues de los primeros diez años excede del 10 ℘; pero se rebajarán las tarifas de modo que el producto sea el 10 ℘.

27. Luego que se establezca la compañía del ferrocarril, el Gobierno nombrará un comisionado que lo represente, quien tendrá el derecho de asistir á todas las juntas que celebren los directores y sin cuyo conocimiento no podrán hacerse compras ni contratas que afecten el capital de la empresa. Este agente podrá serlo el Ministro del Perú residente en Inglaterra, ó cualquiera otra persona que obtenga nombramiento del Gobierno.

28. El Gobierno nombrará tambien un interventor que residirá en Ica ó en Pisco y el que tendrá el derecho de asistir á las juntas de los directores y agentes locales de la empresa. Este interventor deberá tambien tener un conocimiento exacto de todas las operaciones de contabilidad que se ejecuten y averiguará el déficit por el cual el Gobierno tendrá que pagar la garantía, examinando los libros y las cuentas de la compañía y dará un certificado de su exactitud. Cuidará tambien que la economía debida sea unida con la consideracion necesaria para el bienestar presente y futuro de la empresa, así como que el material sea conservado en buen órden y capaz de todo servicio. Si el comisionado en Lóndres ó el interventor creyeren que los trabajos y gastos que se empreden, no son los naturales y convenientes, podrá citar á la junta directiva y allí expondrá lo conveniente. Las observaciones del interventor no impedirán en nada las disposiciones de la junta directiva; pero en la presentacion de las cuentas para el abono de la garantía se tomarán en consideracion por el Gobierno.

29. Cuando lo crea conveniente, puede el Gobierno hacer examinar los libros de la compañía, bien sea con el objeto de que se esclarezca el verdadero gasto de la construccion de la línea despues de concluida la obra, y tambien para comprobar los productos.

30. Los empresarios presentarán al Gobierno los estatutos de la compañía y desde que en ellos recayere la aprobacion suprema, no podrán alterarse mientras dure la garantía sino con la misma aprobacion, y prévio acuerdo y consentimiento de la junta directiva que se establezca.

31. Queda obligada la empresa á principiar los trabajos del ferrocarril, dentro de diez y ocho meses contados desde la fecha en que se apruebe este contrato y á concluirlo dos años despues; y se declara

que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse acabados los terminus, talleres, almacenes y oficinas, pues de lo contrario y sin perjuicio de correr los veinticinco años de la garantía y hacerse efectiva la multa convenida, la empresa será obligada al cumplimiento de su deber conforme á las leyes del país.

32. Se obliga á la empresa á dar una fianza de veinte mil pesos como multa, para asegurar que los trabajos principiarán y concluirán en los plazos señalados, salvo siempre los casos fortuitos y de fuerza mayor. — Y si esta fianza no se constituye dentro de dos meses, contados desde la fecha de esta suprema resolucion, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó con tres casas respetables de comercio, de hecho se tendrá por cancelado y sin efecto algúno este contrato.

33. Se entiende que los privilegios concedidos al contratista son concedidos á él y á sus representantes legales ó á las personas ó sociedades á quienes podria transferir sus derechos en todas circunstancias que se puedan presentar; pero nunca podrán transferir esos derechos á un Gobierno extranjero.

34. A los noventa y nueve años contados desde que la primera locomotora recorra toda la línea comprendida desde Pisco hasta Ica, cesarán los privilegios y concesiones otorgadas á la compañía por esta contrata, quedando expropiado el camino, y la empresa obligada á entregarlo al Gobierno, en estado de explotacion, acordándosele la preferencia para seguir administrándolo bajo un nuevo contrato que se estipulará en aquella fecha.

35. Todas las cuestiones técnicas ó profesionales que se susciten entre el Gobierno y la empresa, quedan sometidas á la decision de una junta compuesta de un ingeniero del Estado y otro de la compañía, elegidos por el Gobierno y por la misma empresa. En el caso de que discorden en opiniones, se nombrará un tercero de comun acuerdo, cuya decision será final.

36. Las cuestiones de otro género se someterán precisamente al juicio de árbitros nombrados por ambas partes, en la inteligencia de que la empresa por su carácter nacional, no puede acudir en ningun caso á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

37. Las compras que se hagan en Europa por cuenta de la compañía en moneda inglesa, se cargarán á la cuenta general en moneda del país al cambio corriente; pero las contratas de empleados, operarios, dependientes etc., serán estipuladas en todas partes para abonarse en moneda nacional.

38. Ademas de las reglas establecidas en este contrato, para calificar la naturaleza de los gastos y la facultad de los interventores, en una seccion particular de los estatutos de la compañía, se fijarán las reglas que deben observarse por lo que respecta:

1º A los procedimientos de los interventores que nombre el Gobierno;

2º A la clasificacion y claro conocimiento que deben tener los legítimos gastos de explotacion propiamente dicha, de conservacion y reparacion, de reconstruccion y fabricacion;

3º A las formalidades con que debe manifestarse al Gobierno en las cuentas semestrales, la proporcion en que esté la cantidad líquida del producto con el 7 % de la garantía;

4º A los procedimientos que deberán observarse para el exámen de esas cuentas y para el abono en esta capital, de la suma á que resulte responsable el Estado.

39. Sin perjuicio del derecho que tendrá la compañía para arreglar el servicio económico de la línea, es entendida la obligacion en que se halla de sujetarse á las leyes ó reglamentos generales que se dic-

ten para el arreglo y policía de los ferrocarriles de la República.

40. Siendo este contrato el definitivo, queda sin efecto el provisional de 13 de Junio de 1863.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes; archívese en la Direccion General de Obras Públicas los planos y perfiles del trazo definitivo que se han acompañado.

Comuníquese á quienes corresponda. — Rúbrica de S. E. — ZEGARRA.

Llégase el entreriel de 1.70 metro. — Tarifa. Telégrafo.

Lima, Mayo 20 de 1865.

Vista la solicitud del empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, don José Boza; y teniendo en consideracion: que el Gobierno por la condicion 5ª del contrato celebrado en 27 de Mayo del año próximo pasado con dicho empresario, determinó que el ancho de la via debe ser de un metro setenta centímetros contados dentro de los bordes interiores de los rieles, declarando al mismo tiempo que este ancho adopta el Gobierno para todas las líneas férreas que se estableciesen, ya sean subvencionadas por él ó por compañías particulares; se declara sin lugar la alteracion que solicita en este punto el empresario Boza; y en cuanto al reclamo sobre que se fije el máximum de la tarifa de fletes y pasajes de que se ocupa la cláusula 26 de dicha contrata, y se suprima á la vez la parte final de la expresada cláusula, en consonancia con lo dispuesto en los contratos de los ferrocarriles de Arequipa é Iquique, se resuelve: que la enunciada cláusula 26 de la contrata del ferrocarril de Pisco, quede sustituida con la cláusula 17 de los contratos celebrados para la plantificacion de las vias férreas de Arequipa é Iquique, que á la letra es como sigue:

"El máximum de flete que cobrará por milla la empresa, será por cada quintal de carga que trasporte el ferrocarril, uno y medio centavos de sol. Por pasajes en coches de primera clase, por milla diez centavos. En coches de segunda, por milla siete centavos. En coches de tercera, por milla cinco centavos, tanto de subida como de bajada. Con arreglo á esta base formará la empresa la tarifa de fletes y pasajes y la someterá á la aprobacion del Gobierno, despues de lo cual no podrá, sin acuerdo de este, ser alterada en ningun sentido. Para la alteracion se organizará un expediente, en que se pondrá de manifiesto la necesidad de esta medida."

En compensacion de esta alteracion en la citada cláusula, se impone á la empresa la obligacion de establecer á su costo una línea telegráfica á lo largo del camino, tan pronto como este quede plantificado. El telégrafo será administrado por la empresa, con la obligacion de trasmitir gratuitamente los despachos del Gobierno y de las oficinas en asuntos del servicio público y no gozará de privilegio.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes y pase este expediente á la Tesorería Departamental para que mande hacer la respectiva anotacion en la escritura matriz de la contrata.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — GOMEZ SANCHEZ.

Permiso para usar rieles de 60 libras.

Lima, Junio 27 de 1865.

En vista del expediente seguido por el empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, sobre que se le autorice para usar rieles de 60 libras la yarda lineal, en la plantificacion de dicha línea férrea, ha expedido S. E. el Presidente, en la fecha el decreto que sigue:

"Visto lo expuesto por el recurrente y lo informado por el Director de Obras Públicas y no resul.

tando ningun inconveniente de que se usen en el ferrocarril de Pisco á Ica rieles de 60 libras la yarda lineal, autorízase á D. José Boza, empresario del expresado ferrocarril, para que pueda emplear rieles del peso indicado; debiendo tenerse presente lo dispuesto en el artículo 16 de la contrata de esta obra, relativamente al menor costo que ella tendrá, á mérito de la reduccion del peso de los rieles: modifícase por lo tanto el artículo 6º de la referida contrata en el sentido de la presente resolucion. Pase á la Tesorería Departamental para que se haga en la escritura matriz la correspondiente anotacion. – Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — GOMEZ SANCHEZ."

El Fiscal aconseja la declaratoria de caducidad.

Excmo. Señor.

El Fiscal General dice: que en virtud de la resolucion legislativa de 22 de Enero de 1863 por la que "se autorizó al Gobierno para garantir hasta con el 7 % de utilidad, el costo del ferrocarril de Pisco á Ica, ó para que adoptase en su construccion las medidas que juzgase mas económicas y convenientes á los intereses fiscales, á fin de obtener la realizacion de la obra," se concedió esta por supremo decreto de 13 de Junio de aquel año 63, á D. José Boza y co-propietario, sobre la base fijada en el artículo 15, que el máximum del capital garantido sería 1.226,000 pesos, y que si fuese mayor el presupuesto, despues del trazo final, podria el Gobierno retirar la garantía si lo hallase por conveniente. Practicado el trazo final con un presupuesto duplo, no retiró el Gobierno su garantía; prefirió por supremo decreto de 27 de Mayo de 1864, conceder definitivamente la obra al citado Boza, señalando en el artículo 16 por máximo capital 1.700,000 soles.

En ese último decreto que sirvió de minuta á la escritura otorgada en 9 de Junio, se fijó por el artículo 31 el plazo de 18 meses, contados desde la fecha, para principiar la obra, y dos años despues para concluirla; bajo la multa de 20,000 pesos fijada en el artículo 32, y con la condicion de tenerse por cancelado el contrato, si pasaban dos meses sin prestar fianzas en seguridad de la multa, ó si pasaba un año sin continuarse el trabajo, segun el artículo 22.

Debió pues el privilegiado Boza empezar la construccion del ferrocarril ántes del 9 de Diciembre de 1865; y quedó desde entonces incurso en la multa por no haberla principiado. Debió además no dejar pasar, como ha pasado, el año vencido en 9 de Diciembre de 1866 sin haber continuado esa construccion, pena de cesar y tenerse por de ningun efecto el privilegio concedido.

Boza en el deseo de librarse de la multa y de hacer que renazca el privilegio extinguido, pide á V. E. la próroga de un año: alega como caso de fuerza mayor, la guerra del Perú con España; y como caso fortuito una crisis monetaria en Europa que ha obstado, dice, á D. José Pickering para llevar completamente á cabo la sociedad que el recurrente debia organizar, por medio de aquel, con el objeto de proporcionarse fondos segun la contrata, y con la calidad de reservarse siempre su representacion de contratista; y por último, considera como trabajo comenzado del ferrocarril, el haber recibido un buque cargado de rieles.

El Ministerio prescinde de Pickerinh, no solo por la advertencia que hace Boza de haberse reservado la representacion de contratista, sino porque no se ha presentado al Gobierno, ni este ha aprobado los estatutos de ninguna sociedad (artículo 30) y porque es tambien notorio que Pickering se halla en liquidacion.

El estado de guerra no ha impedido traer los materiales ni empezar y continuar el trabajo del ferrocarril, como no ha impedido á ninguno de los comerciantes con mercaderías europeas, traerlas, importarlas y venderlas en la República, no ha ocurrido pues el caso de fuerza mayor, y aun cuando lo fuese, no podria alegarse, puesto que se concedió y aceptó el privilegio de 27 de Mayo de 1864, á sabiendas de estar, hacía entónces mas de un mes, agredida la República por la escuadra española.

Cualquiera que sea la importancia que quiera darse á la pasajera escasez monetaria que se sintió en algunos puntos de Europa, ese no es un caso fortuito que hubiese podido impedir el cumplimiento de las obligaciones del contratista. Si tal incidente le trajo dificultades para proveerse allí de fondos, prueba será de que acometió la empresa sin los capitales que debia tener al solicitarla. Cuando se le permitió por el Gobierno en los artículos 2 y 27, que formase una sociedad nacional, no se le impuso la obligacion de traer capitales de punto determinado, ni se le prescribió que se sujetase á condicion alguna de tiempo ni lugar, ni que menoscabase su libertad absoluta de asociarse donde y sobre las bases que le pluguiesen. En todo caso, lo que quiere denominarse caso fortuito, no sería mas que dificultades vencibles en dias mas ó menos, con algun aumento de gastos; en cuanto al tiempo, tenia para salvar los inconvenientes de toda clase, que fuesen superables, el plazo de diez y ocho meses ántes de comenzar el trabajo; y en cuanto á gastos, tenia para todas las eventualidades un aumento hasta 1.700,000 soles en el capital garantido.

Igualmente infundada es la alegacion de haber empezado á trabajar el ferrocarril, desde que llegó y está abandonado un cargamento de rieles. Los preparativos para trabajar el ferrocarril no son haber principiado el trabajo de este: para esos preparativos se concedieron diez y ocho meses; y porque dentro de ese plazo debió quedar preparado cuanto se necesitase para empezar á trabajar, se impusieron penas si pasaba ese término sin principiar la obra, y si pasaba un año sin continuarla.

Sensible es que los resultados legales no sean favorables al ciudadano Boza; pero la sancion de la ley, igual para todos, tiende en los casos de la naturaleza del actual á evitar que acometiéndose empresas sin la seguridad de realizarlas, se paralice entre tanto el progreso material del país.

Puede por tanto servirse V. E. declarar que ha cesado el privilegio concedido á Boza, y debe pagarse la multa estipulada; y acordar lo que estime mas eficaz para que se construya el ferrocarril de Pisco á Ica; prescribiendo para ello las bases convenientes, bien por el sistema de garantir el mínimum de utilidad, bien por cualquier otro, si se atiende á la especial y franca autorizacion de la resolucion legislativa citada al principio, ó bien en la manera que parezca mejor á V. E. en ejercicio de la plenitud de su poder.

Lima, Enero 9 de 1867.—URETA.

Caducidad del contrato.

Lima, Enero 14 de 1867.

Visto el anterior dictámen del Fiscal General y los antecedentes agregados á la solicitud de D. José Boza, empresario del ferrocarril entre Pisco é Ica, en que solicita la próroga de un año para la ejecucion de dicha obra, y teniendo en consideracion:

1º Que conforme á la condicion 31 de la suprema resolucion de 27 de Mayo de 1864 que sirvió de minuta á la escritura otorgada con fecha 9 de Junio del mismo año, el enunciado Boza estaba obligado á principiar los trabajos del ferrocarril dentro de diez y ocho meses,

contados desde la fecha en que quedase perfeccionado el contrato, esto es, ántes de 9 de Diciembre de 1865.

2º Que conforme á la condicion 22 de la resolucion citada, han cesado completamente todos los derechos y privilegios concedidos á la empresa, por no haber trabajado en la obra del ferrocarril, durante el año trascurrido desde la fecha en que debieron principiarse los trabajos hasta el 9 de Diciembre de 1866.

3º Que el mencionado Boza se halla desde la indicada fecha, 9 de Diciembre del 65, incurso en la multa de 20,000 pesos ó sea 16,000 soles, fijada en la condicion 32, por no haber principiado los trabajos dentro del plazo estipulado.

4º Que no pueden considerarse como casos fortuitos ó de fuerza mayor las causales alegadas por Boza, puesto que no son sino embarazos en todo caso superables con mas ó menos dificultad, segun se expone en el citado dictámen del Fiscal General, cuyos fundamentos se producen:

Se resuelve:

Que ha caducado la contrata celebrada por el Estado con D. José Boza, en fecha 9 de Junio de 1864, para la construccion del expresado ferrocarril entre Pisco é Ica; estando, por consiguiente, expedito el derecho del Gobierno para proceder á la realizacion de dicha obra, como mejor convenga á los intereses del país; y que la Tesorería Departamental disponga sea cancelada en el dia la escritura otorgada en la indicada fecha 9 de Junio de 1864 y proceda á hacer efectiva la multa de 16,000 soles en que se halla incurso el mencionado Boza.

Comuníquese y publíquese con el dictámen de su referencia.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

Nueva contrata para el ferrocarril á favor de D. J. F. Canevaro.

Lima, Marzo 28 de 1867.

Visto este expediente y teniendo en consideracion:

1º Que por suprema resolucion de 14 de Enero último se ha declarado insubsistente la contrata que en 9 de Junio de 1864 celebró el Estado con D. José Boza, para la construccion de un ferrocarril entre la ciudad de Pisco y la de Ica; y expedito el derecho del Gobierno para proceder á la realizacion de esa obra, como mejor convenga á los intereses del país:

2º Que el Gobierno está plenamente autorizado para celebrar un nuevo contrato, concediendo la garantía nacional de 7 ⅌ sobre los capitales que se inviertan en la construccion de dicha obra, en virtud de la resolucion legislativa de 29 de Enero de 1863:

3º Que siendo las vias de comunicacion uno de los principales elementos para el progreso del país, es un deber del Gobierno atender de preferencia esta clase de obras, prestando á los capitales que en ellas se inviertan, todas las seguridades y garantías que sean compatibles con los intereses del fisco:

4º Que el ferrocarril de Pisco á Ica está llamado á influir de una manera especial en el desarrollo de la industria y comercio de ese importante departamento, y de los demas del centro de la República, contribuyendo poderosamente al engrandecimiento de la nacion:

5º Que la propuesta hecha por D. José Francisco Canevaro, con las modificaciones indicadas en el dictámen fiscal, es notablemente ventajosa para el Estado, por cuanto con ella se consigue una rebaja considerable, tanto en el total importe del capital garantizado, cuanto en la misma garantía que debió pagársele al empresario por los capitales invertidos durante el tiempo de la construccion de la obra, conforme á la contrata que

se ha declarado insubsistente, en razon de haber caducado por falta de cumplimiento; de conformidad con lo expuesto por el Fiscal General en su dictámen de f.

Se resuelve:

Que se acepta la propuesta hecha por D. José Francisco Canevaro, para construir el enunciado ferrocarril, bajo las condiciones que se expresan en los artículos siguientes:

1º El Gobierno concede á don José Francisco Canevaro, ó á quienes legalmente lo representen, el derecho de construir y explotar un ferrocarril, por máquinas de vapor, desde el puerto de Pisco hasta la ciudad de Ica.

2º El camino seguirá la direccion marcada en el trazo final levantado por el ingeniero D. Ernesto Malinowski, con intervencion del ingeniero de Estado D. José Hindle. Este trazo no podrá variarse sin conocimiento y aprobacion prévia del Gobierno.

3º Por ahora, el camino será de una sola via, con los cambios, apartaderos, plataformas y demas aparatos necesarios en las estaciones ó en los puntos intermedios que se juzgue conveniente por la empresa. Si á este respecto se sucitasen algunas cuestiones, motivadas por las exigencias del buen servicio de la línea, serán resueltas por la junta de ingenieros expresada en el artículo 14.

4º El ancho de la via será de un metro setenta centímetros, contados dentro de los bordes interiores de los rieles.

5º Todos los materiales que se empleen en la construccion del camino, serán de la mejor calidad, y conforme á los mejores adelantos hechos en esta clase de obras. El peso de los rieles, las secciones en que el camino se divida, y la naturaleza de este, se arreglarán al trazo final expresado en el artículo 2º

6º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que no sufran daños los propietarios ni el público.

7º D. José Francisco Canevaro formará una compañía denominada "del ferrocarril entre Pisco ó Ica" Esta compañía será nacional, y como tal gozará de todos los derechos que le correspondán, ó que en adelante se otorguen á las asociaciones de esta naturaleza.

8º Se ofrecerán al público, en el Perú, por el término de seis meses, tres mil acciones de á cien soles cada una, publicándose la convocatoria en los periódicos de las capitales de departamentos, durante los seis meses de plazo.

9º El Gobierno nombrará un interventor que tendrá el derecho de asistir á las juntas de los directores y agentes locales de la empresa. Este interventor deberá tener conocimiento exacto de las operaciones de contabilidad que se ejecuten: averiguará el déficit por el cual tendrá que pagar el Gobierno la garantía estipulada en el artículo 23, examinando los libros y las cuentas de la compañía, y dará un certificado de su exactitud.

10. El Gobierno podrá nombrar un ingeniero de Estado para que examine los trabajos durante la construccion de la obra, y si este ingeniero creyese que los que emprenden no son los mas naturales, sólidos y convenientes, podrá citar á la junta directiva para hacer las observaciones que juzgue oportunas; pero cualesquiera que ellas sean, no impedirán en nada las deliberaciones de la expresada junta directiva. El Gobierno tomará en consideracion las observaciones del ingeniero cuando la compañía le someta las cuentas para el abono de la garantía.

11. Siempre que lo encuentre conveniente podrá el Gobierno hacer examinar los libros de la compañía, bien sea con el objeto de que se comprueben los gastos de

explotacion, ó bien para comprobar los verdaderos productos.

12. Todas las concesiones y privilegios otorgados por este contrato á D. José Francisco Canevaro, se entiende que son concedidos tambien á sus representantes legales ó á las personas y sociedades á quienes trasfiera sus derechos, en cualquiera circunstancia; pero nunca podrá trasferirlos á un Gobierno extranjero.

13. Todas las cuestiones técnicas ó profesionales que se susciten entre el Gobierno y la empresa, serán sometidas á la decision de una junta compuesta de un ingeniero de Estado, nombrado por el Gobierno y otro de la compañía. En el caso de que discuerden de opiniones, de comun acuerdo se nombrará un tercero dirimente, cuya decision será final.

14. Las demás cuestiones de otro género que ocurran, serán sometidas, precisamente, al juicio de árbitros arbitradores nombrados por ambas partes, no pudiendo la empresa, en ningun caso, acudir á otros medios que no sean permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

15. Los empresarios someterán á la aprobacion del Gobierno los estatutos de la compañía; y no podran alterarlos, mientras dure la garantía, sin el prévio conocimiento y aprobacion del Gobierno.

16. La empresa está obligada á fijar en una seccion particular de sus estatutos, las reglas que deben observarse: 1º respecto á los procedimientos del interventor que nombre el Gobierno: 2º sobre la clasificacion y claro conocimiento que debe tener de los legítimos gastos de explotacion de la línea, de su conservacion, reparacion reconstruccion y fabricacion: 3º sobre las formalidades con que debe manifestarse al Gobierno, en las cuentas semestrales, la proporcion en que esté la cantidad del producto neto con el interés del 7 % que se garantiza; y 4º sobre los procedimientos que deben observarse en el exámen de dichas cuentas, y en el abono de la suma á que resulte responsable el Estado.

17. No obstante el derecho que tendrá la empresa para arreglar el servicio económico de la línea, se sobre-entiende su obligacion de sujetarse á las leyes ó reglamentos generales que se dicten en la República para el arreglo y policía de los ferrocarriles.

18. Por el término de 25 años nadie podrá establecer otra línea férrea entre los mismos puntos de Pisco é Ica.

19. El Gobierno cede gratuitamente á D. José Francisco Canevaro, los terrenos ó edificios de propiedad del Estado, (y que no estén destinados para otros objetos de servicio público) que sean necesarios para la via férrea, segun el trazo definitivo, para sus términos, estaciones, muelles y demas oficinas. Si los terrenos fuesen de propiedad particular, la empresa pagará su valor á justa tasacion; procediéndose, si fuere preciso, á la expropiacion forzada, conforme á las leyes, y haciéndose las gestiones necesarias por el Ministerio fiscal.

20. Durante el término del privilegio, se introducirán libres de todo derecho y gravámen por la Aduana de Pisco, los artículos necesarios para la construccion, explotacion y conservacion del ferrocarril, sus oficinas y materiales rodantes.

21. Igualmente serán libres de derechos fiscales y municipales, los víveres que la Empresa necesite para sus trabajadores, mientras dure la construccion de la via; entendiéndose por víveres, la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, garbanzos, manteca, pescado, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores, tomando por base, para cada uno una racion de armada.

22. En el caso de que los jefes

de la aduana ó interventor del ferrocarril, creyese excesivo el número de los artículos que se piden libres de derechos, para la explotacion y conservacion de la línea, despues de concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros, á fin de que informe sobre el particular, y oyendo préviamente á la junta directiva del ferrocarril, resolverá la cuestion. Si resultase haber exceso en los artículos introducidos libres de derechos, la empresa pagará la diferencia.

23. El Gobierno, á nombre de la Nacion, garantiza á D. José Francisco Canevaro, el interés de 7 ℘ al año y por el término de veinticinco años, sobre el capital de 1.500,000 soles, es decir, que garantiza al contratista, un producto anual, neto de 105,000 soles desde el dia en que se concluya la obra y se entregue el ferrocarril al tráfico público.

24. Para el pago del interés del 7 ℘, á que se refiere el artículo 23, el Gobierno señala especialmente el sobrante de la venta del huano del Perú; entendiéndose por sobrante lo que quede despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, segun las contratas vigentes.

25. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del 7 ℘, garantizado, sobre el capital de 1.500,000 soles se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion; entendiéndose, desde ahora, por estos gastos, el pago de un director en Ica ó Pisco, de un ingeniero ó inspector, de un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad; y el número de maquinistas, guardas y operarios que exija el servicio de todo ferrocarril: los gastos de combustibles, aceite ó grasa, y demas artículos de consumo diario y urgentísimos.

26. El pago del interés garantizado, por el déficit que resulte, se abonará cada seis meses en letras sobre Lóndres al cambio corriente en la plaza. Este pago se hará treinta dias despues de examinadas las cuentas por las oficinas fiscales, y aprobadas por el Supremo Gobierno.

27. Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 ℘ al año, el exceso se entregará al Estado, en reembolso, y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de garantía.

28. Cesará en lo absoluto la garantía del 7 ℘, ántes de los veinticinco años, si el camino produce el 7 ℘ durante dos años consecutivos; quedando siempre expedito el derecho del Gobierno para reembolsarse de las cantidades que hubiese pagado hasta entónces por dicha garantía.

29. El contratista se obliga á principiar los trabajos del ferrocarril, dentro de diez y ocho meses contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de este contrato, y á concluirlos dos años despues de principiados. Si no se principia dentro de los diez y ocho meses, caduca de hecho el contrato, y se incurre en la multa. Y, en lo demas, se declara: que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse acabados los terminus, talleres, almacenes y oficinas; porque de lo contrario, y sin perjuicio de correr los veinticinco años del privilegio y garantía, y de hacer efectiva la multa, será obligada la empresa al cumplimiento de su deber, conforme á las leyes del país. Quedan exceptuados de esta responsabilidad los casos fortuitos y de fuerza mayor.

30. El empresario prestará una fianza de 16,000 soles, depositando con este objeto suficientes documentos del crédito público, como multá para el caso de que, por no convenirle llevar á cabo la obra, ó por cualquiera otra causa que no sea caso fortuito ó de fuerza mayor, no cumpla con las obligaciones, ya sea de principiarla, ya sea de concluirla, conforme al artículo

anterior. Mas, se declara que los intereses que se devenguen de los documentos del crédito público depositados, los cobrará el contratista, mientras no haya incurrido en la multa, con lo cual quedará á salvo de toda responsabilidad.

31. Si dentro de dos meses, contados desde esta fecha, en que el Gobierno aprueba el contrato, no prestase el contratista la fianza estipulada en el artículo precedente, de hecho se tendrá por concluido y sin efecto alguno este contrato.

32. Estarán exentos del servicio militar, todos los que se ocupen en el servicio de la empresa, salvo en caso de guerra con el extranjero.

33. El contratista tendrá la facultad de importar el número de operarios que crea precisos, y todos los contratos que celebre con estos, serán válidos en cuanto no se opongan á las leyes del país. El Gobierno empleará los medios que estén en la esfera de sus atribuciones para hacer efectivos los contratos.

34. El Gobierno concede á la empresa cuanta proteccion le sea posible, en la esfera de sus facultades, conforme á las leyes, y siempre que no afecte los intereses fiscales.

35. Si por cualquiera causa, que no sea de caso fortuito ó de fuerza mayor, se suspendiesen los trabajos del ferrocarril durante un año, cesarán en lo absoluto todos los derechos y privilegios concedidos por este contrato.

36. La compañía conducirá gratis las balijas del correo y sus conductores, en un departamento separado y especial. Por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente que por los empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de los precios establecidos, acreditándose esto con papeletas que expedirán únicamente el Prefecto de Ica y el Gobernador del puerto de Pisco.

37. Las tarifas para pasajeros y fletes se arreglarán de modo que los precios sean, cuando menos, un veinticinco por ciento mas bajos que lo que actualmente cuestan. Con este objeto se organizará un expediente.

38. A los noventa y nueve años, contados desde que la primera locomotora recorra toda la línea comprendida desde Pisco hasta Ica, cesarán los privilegios y concesiones otorgadas por este contrato, quedando expropiada del camino, y obligada la empresa á entregarlo al Gobierno en estado de explotacion; acordándosele la preferencia para seguir administrándolo bajo un nuevo contrato que entónces se estipulará.

Comuníquese, regístrese y pase á la Tesorería General, á fin de que mande extender la correspondiente escritura, sirviendo de minuta esta resolucion. — Rúbrica de S. E. — GALVEZ.

Accion de despojo por D. J. Boza.

Excmo. Señor.

D. José Boza interpone accion de despojo, que asegura haberle inferido el Supremo Gobierno, con la resolucion de 14 de Enero último, por la cual se declara insubsistente la contrata que en 9 de Junio de 1864, celebró con el Estado, para la construccion de un ferrocarril entre Pisco é Ica; y pide se le reponga en los derechos que dice tener; y cuando á esto no haya lugar, se le exonere de la multa mandada hacer efectiva por la Tesorería General.

Fundada principalmente su demanda, en que habiéndose establecido en la contrata, que si ocurriese un caso fortuito ó de fuerza mayor, no serian obligatorias las condiciones que se estipularon, era preciso que precediera una declacion por autoridad competente, sobre si habia ó no ocurrido dicho caso, citando en apoyo de esta asercion, el artículo 1258 del Código Civil.

Antes de procederse, por el despacho de mi cargo, á expedir la suprema resolucion de que reclama el señor Boza, se pasó el expediente de la materia al señor Fiscal General, á fin de que dictaminara sobre la subsistencia ó insubsistencia de la contrata celebrada por aquel; y dicho funcionario emitió entónces el luminoso informe que corre á f. 12, cuaderno 4º del mencionado expediente, cuyos fundamentos motivaron la enunciada resolucion de 14 de Enero último, y que, reproducidos desde luego por este Ministerio, espero sean tomados en consideracion por V. E. Con esto, y con reproducir tambien la parte considerativa de esa misma resolucion, remitiendo todos los antecedentes como está mandado, quedaria cumplidamente satisfecho el informe que V. E. se ha servido pedirme. Mas, para dar á conocer el espíritu de moralidad que ha presidido en el ánimo del Gobierno al declarar la insubsistencia de la contrata Boza, y ordenar se haga efectiva la multa de 16,000 soles en que se halla incurso, paso á hacer algunas ampliaciones.

El artículo 1258 del Código Civil, que el ex-concesionario Boza cita en su apoyo, dice á la letra: — "Los contratos no pueden rescindirse, á no ser por consentimiento mútuo de las partes, ó por las causas que señala este Código." — Esto solo importa, que sin causa legal no pueda rescindirse un contrato, si no concurre el *mutuo disenso;* pero de ninguna manera, que faltando á las condiciones esenciales del mismo, no pueda tener lugar la rescision, sin que preceda un juicio; sino muy al contrario, que queda rescindido por el propio ministerio de la ley, siempre que concurran *las causas que señala ese Código.*

Segun el artículo 1256 del mismo Código, los contratos tienen fuerza de ley respecto de los contratantes. Ahora bien, conforme al artículo 31 de la enunciada contrata, celebrada en 9 de Junio de 1864, el señor Boza debió principiar los trabajos dentro del término de diez y ocho meses, contados desde esa fecha, esto es, ántes del 9 de Diciembre de 1865; y por haber pasado dicho término sin que se verificase esa condicion esencial y resolutoria, caducó desde entónces la referida contrata, conforme al tenor de los artículos 1282, 1285 y 1286 del Código citado, y el señor Boza quedó tambien desde entónces, incurso en la multa de 20,000 pesos (ó sean 16,000 soles), pactada en el artículo 32 de la misma contrata.

Hay mas, en el artículo 22 de dicha contrata, se estipuló que si llegase á trascurrir un año, sin que se continuaran los trabajos, el contrato se tendria por cancelado. Es decir, quedó establecida la caducidad de este por la omision de trabajo durante un año, despues de vencido el término fijado para principiar la obra. Como este término espiró el 9 de Diciembre de 1865, no habiéndose trabajado hasta el 14 de Enero último, fecha de la suprema resolucion de que se reclama, la omision de trabajo ha tenido lugar por mas de un año; y por consiguiente, aun en el caso de que la contrata hubiese subsistido hasta el 9 de Diciembre del 66, caducó desde esta fecha y quedó cancelada de hecho.

En cuanto al caso fortuito y de fuerza mayor que dice el señor Boza haber ocurrido, señalando como tales la guerra con España, y una crisis monetaria en Europa, basta enunciar la significacion jurídica de dichas palabras y examinar luego si conviene su aplicacion á los acontecimientos mencionados por el señor Boza, para que quede de manifiesto el ningun fundamento de su alegato.

En efecto, se entiende por caso fortuito y de fuerza mayor, "un acontecimiento inesperado que no ha podido preveerse ni resistirse."

— La guerra con España no puede ser considerada como caso de fuerza mayor, pues solo no fué un acontecimiento inesperado, imposible de preveerse, sino que, muy al contrario, fué conocido del mundo entero, cincuenta dias ántes de que se firmara la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica; pues desde el 14 de Abril del 64 fueron capturadas las islas de Chincha por la escuadra española. — No ha sido tampoco un acontecimiento imposible de resistirse, pues es igualmente notorio que desde aquella fecha hasta ahora, se han importado al Perú, sin dificultad alguna, todas las mercaderías y cargamentos que han llegado á sus puertos; y por consiguiente, no ha encontrado ni podido encontrar el señor Boza con ninguna dificultad insuperable, al importar los materiales y útiles necesarios para la construccion de la obra que tenia á su cargo. Y por lo que hace á la crisis monetaria que se alega, como caso fortuito, no puede ser considerada como tal, bajo ningun aspecto; pues ella solo importa una alza en los intereses del dinero que se quisiese tomar en Europa, y nada significa respecto al cumplimiento de las obligaciones contraidas. La empresa no estaba obligada á realizar la obra con capitales de determinada procedencia; la adquisicion de estos era un negocio exclusivamente suyo, que podia hacer con mas ó menos utilidad; y si no los tomó en dichos mercados, esto lo único que prueba es que abordó la concesion sin los capitales necesarios; y luego, que no quiso obtener una utilidad menor que la que se habia propuesto. Esta precisamente es la razon porque el bien del Estado y del servicio público reclaman imperiosamente se haga efectiva la multa en que se halla incurso el señor Boza, para evitar que en lo sucesivo se aborden empresas de este género, sin la seguridad de realizarlas, dañando entre tanto los intereses del país.

Finalmente, el señor Boza, con la conciencia de que la justicia no está de lado de su solicitud, llama en su apoyo á la equidad, y pide que por lo menos se le exonere del pago de la multa, alegando para ello, que los estudios preparatorios de la obra del ferrocarril de Pisco á Ica se hicieron exclusivamente á su costa; y que se ha otorgado á otra persona la misma concesion que él ha pedido, obteniendo el Estado una rebaja de 200,000 soles sobre el capital garantizado.

No es exacta, en cuanto al primer punto, la aseveracion del señor Boza, pues consta de los antecedentes agregados, que varios de los estudios de dicha obra fueron practicados por ingenieros del Estado y con gravámen del Erario; pero aunque lo fuera, esto solo manifestaria que el señor Boza no quiso abordar la empresa, sin estar en posesion de datos exactos y autorizados; y que habiendo obtenido la concesion despues de poseerlos, ha faltado, sin embargo, á los compromisos que contrajo sin contar con los recursos necesarios para cumplirlos. Si por esta falta cae sobre él la sancion de la ley, para hacer efectiva la multa en que ha incurrido, justo y equitativo es que sufra las consecuencias de su temeridad.

En cuanto al segundo punto, es positivo que por la contrata celebrada en 28 de Marzo último con D. José F. Canevaro, para la realizacion de la misma obra, el Estado ha obtenido no solo una rebaja de 200,000 soles sobre el capital garantizado, sino tambien un ahorro muy considerable de los intereses que, conforme á la contrata de Boza, debió pagarse á los empresarios, por los capitales que se invirtiesen durante la construccion de la obra. Mas, todo lo que de aquí se deduce es que la referida contrata de Boza fué en extremo onerosa para el Estado, y esta consideracion hace resaltar mas aun, la moralidad del Supremo Gobierno al declarar su insubsistencia.

V. E. en vista, pues, de las razones expuestas y de los documentos que dejo agregados como antecedentes, en cumplimiento del auto que precede, se ha de servir declarar sin lugar en todas sus partes la mencionada solicitud del señor Boza.

Lima, Mayo 15 de 1867.—Excelentísimo Señor.—CARLOS LISSON.

Ratificacion del contrato.

Lima, Julio 31 de 1868.

Visto este expediente, de conformidad con el precedente dictámen fiscal, cuyos fundamentos se reproducen, y con el voto del consejo de Ministros, se resuelve: que queda sin valor ni efecto alguno, la convocatoria que para la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica se hizo y publicó en los periódicos con fecha 20 de Junio anterior.

Y habiéndose pedido por don José Francisco Canevaro, á la vez que la ratificacion, algunas modificaciones á la concesion que obtuvo en 28 de Marzo de 1867; ratifícase el mencionado contrato bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á don José Francisco Canevaro ó á quienes legalmente lo representen, el derecho de construir y explotar un ferrocarril desde el puerto de Pisco hasta la ciudad de Ica.

2ª El camino seguirá la direccion marcada en el trazo final levantado por el ingeniero D. Ernesto Malinowski, con intervencion del ingeniero del Estado D. José Hindle. Este trazo no podrá variarse sin conocimiento y aprobacion del Gobierno.

3ª El camino será, por ahora, de una sola via con los cambios, apartaderos, plataformas y demas aparatos necesarios para el buen servicio. Si durante la construccion ó explotacion de la línea se suscitasen cuestiones profesionales, se resolverán estas por dos ingenieros, el uno nombrado por la empresa y el otro por el Gobierno: en caso de discordia se nombrará, de comun acuerdo, un tercero dirimente, cuya decision será definitiva.

4ª El ancho de la via será de cuatro piés ingleses ocho y media pulgadas, entre rieles; y todos los materiales que se empleen en la construccion del camino serán de la mejor calidad. El peso mínimum de los rieles, por yarda lineal, será de sesenta libras.

5ª Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que no sufran daño los propietarios ni el público.

6ª D. José Francisco Canevaro tendrá el derecho de formar una compañía denominada "Compañía del ferrocarril de Pisco á Ica." Esta compañía será nacional, gozando como tal de todos los derechos que le correspondan ó que en adelante se otorguen á las asociaciones de esta naturaleza.

7ª Se ofrecerán en el Perú, por el término de seis meses, tres mil bonos de á cien soles cada uno.

8ª Por el término de veinticinco años, no podrá establecerse otra línea férrea entre Pisco é Ica.

9ª El Gobierno cede gratuitamente á D. José Francisco Canevaro, los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios al ferrocarril y sus dependencias; y en cuanto á los terrenos municipales y de propiedad particular, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

10. Los carros, máquinas, rieles, herramientas y demas útiles para construir, reparar, conservar y explotar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal por el término de veinticinco años, duracion del privilegio.

11. Los trabajadores y empleados del ferrocarril, quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra exterior, respecto de los peruanos.

12. No se exigirá á la empresa ninguna contribucion ordinaria ni extraordinaria, durante el tiempo del privilegio.

13. El Gobierno, á nombre de la Nacion, concede á la empresa de una manera absoluta ó incondicional, y en uso de la autorizacion concedida en la ley de 21 de Enero de 1863, la garantía nacional del interés del 7 ℘ sobre el capital de 1.450,000 soles, por el término del privilegio. La garantía comenzará á correr por la tercera parte del capital señalado, tan pronto como estén concluidas doce millas del camino; correrá por las dos terceras partes, cuando hayan veinticuatro millas concluidas y se hará efectiva sobre todo el capital, cuando todo el ferrocarril se haya entregado al tráfico. Para el pago del interés á que se refiere la garantía, el Gobierno señala especialmente el sobrante de la venta del huano del Perú, entendiéndose por sobrante lo que quede despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, segun contratos vigentes.

14. Se concede á D. José F. Canevaro el derecho de emitir bonos por la cantidad 1.450,000 soles, expresándose en ellos la garantía del 7 ℘ que el Gobierno dá á la empresa sobre esta cantidad por el término de veinticinco años.

15. El pago de la garantía se hará en Lóndres por los agentes financieros del Perú semestralmente, quedando obligada la empresa á entregar á dichos agentes, con tres meses de anticipacion, las cantidades indispensables para el servicio de los bonos y reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra la empresa, para reembolsarse de lo que deba pagar ó hubiese pagado el agente financiero del Perú, por razon de la garantía de bonos y para indemnizarse, además, cargando el interés penal de 1 ℘ al mes.

16. Queda convenido que por la cláusula anterior la empresa está obligada á poner á disposicion del agente financiero del Perú en Lóndres el 7 ℘ valor de los intereses, siempre que el ferrocarril produzca ese ó mayor interés. Si los productos netos no alcanzasen al 7 ℘, la empresa solo remitirá á Lóndres las cantidades que efectivamente produzca el ferrocarril.

17. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del 7 ℘ garantizado, se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion; entendiéndose desde ahora por estos gastos el pago de un director en Ica ó Pisco, de un ingeniero ó inspector, de un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril; los gastos de combustible, aceite, grasa y demas artículos de consumo ordinario.

18. Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 ℘ al año, el exceso se entregará al Estado en reembolso y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de la garantía.

19. Si el ferrocarril produjese durante dos años consecutivos el 7 ℘, cesará la garantía del Gobierno respeto de la empresa; pero continuará abonando el interés de los bonos, conforme á la cláusula décimoquinta, reservándose el derecho de proceder contra los empresarios para reembolsarse, segun lo convenido en dicha cláusula.

20. El Gobierno tendrá derecho para nombrar un interventor que inspeccionará la contabilidad y examinará los balances semestrales con vista de los libros de la empresa. Este interventor podrá en cualquier tiempo examinar los expresados libros. Cesará la intervencion tan luego que cese la garantía á la empresa.

21. D. José F. Canevaro y la

compañía que pueda organizar, tendrán la facultad de trasmitir en parte ó en el todo, sus derechos al camino, por cualquier contrato. Esta facultad se extiende á las demas que son accesorias á la libre propiedad. La trasmision se hará con aprobacion del Gobierno, y si se verificase en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

22. Las cuestiones, no profesionales que ocurran, serán sometidas precisamente al juicio de árbitros arbitradores nombrados por ambas partes, no pudiendo la empresa en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

23. Los empresarios someterán á la aprobacion del Gobierno los estatutos de la compañía y no podrán alterarlos, mientras dure la garantía, sin el prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno. La empresa está obligada á fijar, en una seccion de sus estatutos, las reglas que deben observarse respecto á los procedimientos del interventor que nombre el Gobierno.

24. No obstante el derecho que tiene la empresa para arreglar el servicio económico de la línea, se entiende queda obligada á sujetarse á las leyes ó reglamentos generales que se dicten en la República para el arreglo y policía de los ferrocarriles.

25. El contratista se obliga á comenzar los trabajos del ferrocarril dentro de doce meses, contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de esta ratificacion y modificacion del contrato primitivo, y á concluirlo dos años despues de principiado. Si no se principia dentro de los doce meses, caduca de hecho el contrato y se incurre en la multa. En lo demas se declara que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse acabados los términos, almacenes y demas dependencias. Quedan exceptuados de la responsabilidad á que esta cláusula se refiere, los casos fortuitos y de fuerza mayor.

26. Si se suspendiesen los trabajos durante un año, Canévaro perderá de hecho los privilegios que se le conceden, exceptuándose tambien los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

27. Queda vigente el depósito de 16,000 soles que en vales del crédito nacional y en calidad de fianza depositó el contratista en la Tesorería Departamental al celebrarse la anterior escritura; la cual se hará efectiva en los casos á que se refieren las cláusulas anteriores. Esta cantidad será la multa.

28. El Gobierno concede á la empresa cuanta proteccion le sea posible en la esfera de sus facultades, conforme á las leyes, y siempre que no afecte á los intereses fiscales.

29. La empresa conducirá gratis las balijas del correo y sus conductores; por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente por los empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de los precios establecidos, acreditándose esto en papeletas que expedirán únicamente el Prefecto de Ica y el Gobernador de Pisco.

30. Las tarifas para pasajeros y fletes se arreglarán de modo que los precios sean, cuando menos, un 33 ℘ mas bajos que lo que actualmente cuestan. Con este objeto se organizará un expediente.

31. A los setenta y nueve años, contados desde que la primera locomotora recorra la línea desde Pisco hasta Ica pasará el ferrocarril con todas sus dependencias á ser propiedad del Estado.

Comuníquese, regístrese, publíquese y pase á la Tesorería Departamental para que haga extender la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E.—La Fuente.

Se nombra interventor.

Lima, Marzo 29 *de* 1870.

Hallándose en la ciudad de Lambayeque desempeñando una importante comision del servicio el ingeniero de Estado D. José Hindle, nombrado interventor para inspeccionar los trabajos que deben ejecutarse en el ferrocarril de Pisco á Ica: nómbrase al de igual clase D. Pedro Sieber, para que mientras la ausencia del expresado Hindle, intervenga en la ejecucion de los trabajos del mencionado ferrocarril á quien se le darán las respectivas instrucciones y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Estado del camino.

SUBPREFECTURA DE LA PROVINCIA DE CHINCHA.

Pisco, Octubre 21 *de* 1870.

Señor Capitan de Navio, Prefecto del Departamento.

En vista de su estimable oficio de fecha de ayer, en que se sirve trascribirme el del señor Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas, de 15 del actual, sobre la necesidad que tiene de conocer el estado en que se hallan los trabajos del ferrocarril de este puerto á esa ciudad; me he apresurado á tomar los datos convenientes para poder decir á US. en contestacion, que se hallan construidas y expeditas veintiuna millas de dicho ferrocarril que puede recorrer perfectamente la locomotora, aparte de una milla de rieles del puerto á esta poblacion y de otra en que pueden calcularse los rieles empleados en los cambios y ramificaciones de la estacion, faltando veintitres millas hasta esa ciudad para la terminacion de la línea, las cuales se hallan terraplenadas y listas para recibir los durmientes y rieles, por los que ha de pasar la locomotora.

Permítame agregar US. que los trabajos del ferrocarril fueron paralizados por la absoluta descompostura de la máquina con que se comenzaron; que están para desembarcarse dos locomotoras que llegaron á este puerto en la semana última, con las cuales continuará muy pronto la colocacion de durmientes y rieles en las veintitres millas preparadas para recibirlos; y que actualmente está armándose una locomotora de gran poder para que recorra la línea hasta el punto en que se halle perfeccionada.

Dios guarde á US. — S. C. P.— JOSE MARIA ALVIZURI.

Se declara sin derecho á la Municipalidad para exigir una alameda á la empresa del ferrocarril.

Lima, Marzo 1º *de* 1871.

Visto este expediente; y teniendo en consideracion que la empresa del ferrocarril de Ica á Pisco solicitó de la Municipalidad de este último lugar la respectiva licencia para establecer dos desagües que partiendo perpendicularmente de la estacion, fuesen á finalizar en el desagüe comun denominado el Zanjon, imponiéndose el deber de construirlos de cal y ladrillo, y conservarlos cubiertos y en buen estado, de manera que no se entorpeciese el tráfico: que esa corporacion en su acuerdo de 24 de Noviembre último, fijó para conceder el permiso, entre otras condiciones, la de que la empresa formase á su costa una alameda en los dos costados del Zanjon cuidando de que no se formen caminos que lo atraviesen, ni entren béstias en él: que tratándose de establecer una servidumbre en favor de una obra de utilidad pública, la Municipalidad de Pisco no ha podido imponer otros deberes á la empresa que los que la ley prescribe: que en las servidumbres de esta clase, el artículo 1160 del Código Civil, solo impone al dueño del predio dominante el deber de conservar el cauce ó canal, de manera que no se perjudique el fundo sirvien-

te: que imponer mas gavelas á la empresa, es poner rémoras á la realizacion de una obra que tanto ha de contribuir al engrandecimiento y prosperidad de la poblacion de Pisco, lo que el Gobierno está obligado á impedir por el contrato celebrado con los empresarios: con lo expuesto por el Fiscal de la Corte Suprema, se declara: que la Municipalidad de Pisco no tiene derecho de imponer á los empresarios del ferrocarril de este puerto á la ciudad de Ica, la obligacion de hacer y conservar una alameda, y se dispone que aquella corporacion conceda el permiso solicitado para establecer los mencionados desagües sin esa condicion.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S.E.—SANTA MARÍA.

Vista fiscal sobre los estatutos.

Excmo. Señor.

En cumplimiento de la base 23 del supremo decreto de 31 de Julio de 1868, en que se concedió á don José Francisco Canevaro el derecho de construir y explotar, bajo la garantía del 7 ℘ de interes anual, el ferrocarril de Pisco á Ica, se presentan á la aprobacion de V. E. los Estatutos de la compañía que se ha formado, compuestos de 83 artículos, inclusive los cuatro relativos al interventor fiscal, adicionados al texto que se redactó en Lóndres y aprobó allí provisionalmente en 8 de Abril de 1869, el ajente del Gobierno doctor D. Manuel Estévan Piérola.

En estos Estatutos, cuyo objeto principal es organizar cuanto concierne al régimen, derechos y responsabilidades de la compañía, su direccion y administracion, nada hay contrario á las leyes ni al supremo decreto citado.

Mas, para mayor claridad, conviene adoptar las siguientes adiciones y modificaciones:

1ª Siendo el supremo decreto de 31 Julio de 1868 la base fundamental de esta empresa, debe expresarse así al final de la primera parte del artículo 1º de los Estatutos.

2ª Aunque en el inciso 11, artículo 25 se emplea impropiamente la palabra *aceptar leyes*, como una facultad que ejercitará el consejo de la compañía, se comprende que no se ha querido ni podia quererse expresar la facultad de sujetarse ó no á las leyes, que por serlo tienen fuerza obligatoria; sino al contrario, su prestacion anticipada á conformarse con las leyes y decretos que se soliciten, como necesarios para asegurar la propiedad y derechos de la compañía. Mas, como no debe dejarse motivo á duda alguna, y ménos en un punto tan grave, es preciso suprimir la palabra *aceptar*.

3ª Estando detalladas en la base 17 del supremo decreto de la concesion, las deducciones que de los productos deben hacerse, para conocer cuál es el producto líquido aplicable al interés del 7 ℘ garantizado; quedarán cautelados los intereses fiscales en la parte que indica en su anterior informe el Director de Administracion, con solo decir por adicion á los artículos sobre *distribucion de utilidades:* "Por ninguna causa se harán otras "deducciones de los productos, pa- "ra saber los que resulten líquidos "aplicables al 7 ℘ de interés ga- "rantido, que las señaladas deter- "minadamente en la base 17 del "decreto supremo de 31 de Julio "de 1868."

4ª En el capítulo de la *intervencion fiscal*, debe agregarse:

En el artículo 85, la referencia á la base 20 del decreto de concesion que allí se cita.

En el artículo 87, la siguiente cláusula: "para la inspeccion y exámen prescritos en la citada base 20."

Y por otro artículo el siguiente: "El interventor fiscal recabará del "consejo ó de la junta general, se- "gun convenga á sus respectivas "atribuciones y á la oportunidad

"en que éstas deben ser ejercidas, "todas las providencias, medidas "ó resoluciones que considere ne- "cesarias, relativamente á los fi- "nes con que se ha instituido la "intervencion; y sin perjuicio de "ello dará cuenta al Gobierno, pa- "ra lo que hubiere lugar."

Despues de estas observaciones, el Fiscal opina que puede servirse V. E. aprobar los Estatutos presentados y mandar que por separado se formen las tarifas segun la base 30 del precitado decreto supremo.

Lima, á 13 de Marzo de 1871.—URETA.

Se permite el tráfico parcial.

Lima, Marzo 31 *de* 1871.

Visto el oficio de la Municipalidad de Ica, en que solicita se entregue al servicio público la parte de la línea férrea entre esa ciudad y Pisco, que se encuentra expedita para el tráfico; con lo informado por el Prefecto de ese departamento y por el Director de la empresa del mencionado ferrocarril; y teniendo en consideracion: que segun se manifiesta, están colocadas mas de 40 millas de rieles, que ofrecen toda la seguridad y comodidad necesarias, pues aun cuando existen algunos lugares en que la arena puede invadir la via, este inconveniente es de fácil remedio, supuesto que puede salvarse lastrando el camino en los lugares convenientes; que aunque el Gobierno no puede aun obligar á la empresa á entregar la línea al tráfico, desde que esta está dispuesta á hacerlo, solo le corresponde al Gobierno cuidar de que se consulten las seguridades necesarias para los transeuntes, satisfaciendo así las justas exigencias de la Municipalidad de Ica; se concede el permiso que se pide para que la empresa entregue al tráfico público el ferrocarril de Pisco á Ica, provisionalmente, en el trayecto en que está expedita la via, entendiéndose que los productos de la línea, segun la tarifa de fletes y pasajes que formará por ahora dicha empresa, los cobrará y aprovechará ella y no los entregará al Gobierno, cualquiera que sean los rendimientos de la línea durante el período de construccion, y el Gobierno no está obligado, ni la empresa tiene derecho, á que se establezca el pago de la garantía de 7 ℘ sobre la totalidad del capital fijado en el decreto de 31 de Julio de 1868, sino desde la fecha en que la línea se entregue definitivamente al tráfico público, conforme al contrato, y quede establecido con la debida regularidad el servicio de ella, y aprobada la tarifa de fletes y pasajes para su explotacion permanente.

Comuníquese y regístrese, expidiéndose por el Ministerio de Gobierno las órdenes convenientes á la apertura del tráfico, si prévio el exámen del actual estado de la línea, pudiese ser hecho en buenas condiciones.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Apruébanse los estatutos.

Lima, Abril 14 *de* 1871.

Visto este expediente, por el cual D. José Francisco Canevaro, cesionario del ferrocarril de Ica á Pisco, presenta los Estatutos que la compañía nacional, organizada para la construccion del mencionado ferrocarril, ha formado para su organizacion interior, á fin de que ellos tengan la aprobacion suprema; y no habiendo en ellos nada que esté en oposicion con las leyes ni con el supremo decreto de 31 de Julio de 1868, por el que se concedió al referido Canevaro el derecho de construir y explotar, bajo la garantía del 7 ℘ de interés anual, dicho ferrocarril; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, apruébanse los expresados Estatutos en los 88 artículos de que constan, incluyendo los relati

vos al interventor fiscal, con las adiciones y modificaciones que, para mayor claridad, ha hecho el Ministerio fiscal en su precedente dictámen.

Regístrese y públiquese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Seccion del ferrocarril abierta al público.

Lima, Abril 24 *de* 1871.

Resultando del informe practicado por el ingeniero del Estado don Alejandro Mieczinikouski, que los 65 kilómetros y 982 metros (41 millas) que ha examinado del ferrocarril de Pisco á Ica, se hallan en estado de poder servir para el tráfico público, se resuelve: que las expresadas 41 millas quedan abiertas para el servicio público, conforme á lo dispuesto en el supremo decreto de 31 de Marzo último, expedido por el Ministerio de Hacienda, debiendo los empresarios del citado ferrocarril, tener presente el término fijado en el supremo decreto de 31 de Julio de 1868 para la entrega total del citado ferrocarril, igualmente que la cláusula trigésima relativa á la tarifa de pasajes y fletes para el servicio de dicho ferrocarril.

Comuníquese y públiquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Costo de la inspeccion del ferrocarril.

Lima, Abril 24 *de* 1871.

Vista la cuenta del ingeniero del Estado D. Alejandro Mieczinikouski, en la que manifiesta haber gastado la suma de 60 soles en la comision que fué á desempeñar para inspeccionar el ferrocarril de Pisco á Ica, á fin de poderse entregar al tráfico público, se dispone: que por la Caja Fiscal de este departamento se abone al citado Mieczinikouski la expresada suma de 60 soles. Aplíquese este gasto á la partida que el presupuesto general del bienio anterior designe para el cuerpo de ingenieros, conforme á lo dispuesto en el decreto de 10 de Enero último.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Apruébanse los artículos adicionales de los Estatutos.

Lima, Junio 14 *de* 1871.

Vistos los siete artículos del título adicional de los Estatutos de la compañía del ferrocarril de Pisco á Ica, sobre trasmision de los derechos de la compañía; de conformidad con lo informado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia: apruébase el contenido de los expresados siete artículos del título adicional de los expresados Estatutos, sin que esta aprobacion afecte de ninguna manera la disposicion de la base 21 de la concesion, en cuanto á la parte relativa á que la trasmision deberá hacerse con el prévio conocimiento y expresa aprobacion del Gobierno y que si esta se verificase en favor de extranjeros, quedarán estos sujetos á las léyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático, cuyas prescripciones se declaran en todo su vigor.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

TITULO ADICIONAL SOBRE LA TRASMISION DEL FERROCARRIL.

Art. 89. El consejo podrá en cualquier tiempo ejercer la facultad otorgada por la base 21 de la concesion.

Art. 90. El consejo, en caso de creer conveniente la enagenacion del ferrocarril, podrá verificarla bajo condiciones de someterla á la aprobacion de la junta general de accionistas, á la que convocará extraordinariamente á la mayor brevedad.

Art. 91. Reunida la junta general, se pondrá á votacion la aprobacion de la venta efectuada por el consejo, la cual no se considerará

como aprobada, sino en el caso de serio por accionistas, representando en conjunto, no menos de 1,426 acciones ó sea la mayoría absoluta de la totalidad de las acciones de la compañía.

Con la aprobacion de la junta general extraordinaria, otorgada de este modo, quedará autorizada y perfeccionada la venta pactada por el consejo.

Art. 92. Podrá tambien el consejo recabar de una junta general de accionistas, la facultad de enagenar el ferrocarril y si esta le fuese otorgada por accionistas que representen en conjunto, no menos de 1,426 acciones, la venta que el consejo hiciere, será definitiva y perfeccionada sin otro trámite.

Art. 93. El producto neto de la venta se aplicará:

1º A cubrir todos los créditos y obligaciones de la compañía, exceptuando los créditos y obligaciones cuya responsabilidad se hubiese trasferido al comprador segun contrata.

2º Se pagará á los accionistas el capital que hubiesen desembolsado por acciones.

3º Se pagará el interés de 5 ℘ sobre el capital que hubiesen desembolsado por acciones.

4º Del remate, si lo hubiese, se señalará y pagará la tercera parte y por partes iguales á los tenedores de los treinta certificados de dividendo, de que habla el último párrafo del artículo primero.

5º Las otras dos terceras partes del remanente se dividirán por partes iguales entre las 2,850 acciones que forman el capital en acciones de la compañía.

Art. 94. Concluida la liquidacion de los negocios de la compañía, el consejo convocará una última junta general, á quien rendirá cuenta y devolverá sus poderes, quedando desde aquel dia extinguidad la denominada "Compañía Nacional del ferrocarril de Pisco á Ica."

Art. 95. Los libros y documentos quedarán archivados en poder de la persona que designe la junta general.

Instalacion del servicio general.

Lima, Agosto 21 *de* 1871.

Apareciendo del informe del ingeniero comisionado para examinar el ferrocarril de Ica á Pisco, que esta línea se halla terminada y que ofrece todas las seguridades necesarias para el trasporte de pasajeros y acarreo de mercaderías; se declara abierto al tráfico público el mencionado ferrocarril, debiendo comenzar desde esta fecha todos los derechos y obligaciones de los empresarios, á quienes se entregará el último tercio de los bonos en que consta la garantía del Estado de 7 ℘ sobre el capital invertido y que aquellos han emitido conforme á la clásula 14 de su contrata, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiera resultarles por la cuestion pendiente, acerca de si por dicha contrata están ó no obligados á hacer que la línea pase por la villa de Pisco.

Comuníquese, publíquese y regístrese.— Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Depósito en dinero para el remate del arrendamiento del ferrocarril.

Lima, Diciembre 13 *de* 1871.

Estando destinado el depósito que debe consignar en la Caja Fiscal de este departamento el arrendatario del ferrocarril de Pisco á Ica, no solo á garantizar el cumplimiento de las obligaciones de este, sino tambien á hacer las reparaciones que exija la via durante el término del contrato, siempre que el contratista no las ejecute en el plazo fijado al efecto, por lo que es necesario que dicho depósito se constituya en dinero efectivo á fin de obviar los inconvenientes que de otro modo se pudieran presentar; se dispone: que el depósito que debe consignar el que obtenga el arrendamiento del ferrocarril de

Pisco á Ica, sea de 100,000 mil soles en dinero efectivo, quedando modificada en este sentido la cláusula 16 del decreto de 9 del presente que contiene las bases para el arrendamiento de dicho ferrocarril.

Regístrese y pase á la direccion de Administracion para que ordene su cumplimiento.—Rúbrica de S. E.—MASIAS.

Nueva convocatoria para el remate de arrendamiento del ferrocarril

Lima, Diciembre 30 de 1871.

Visto el precedente oficio en que la Caja Fiscal de este departamento, da cuenta por acuerdo de la Junta de Almodedas de esta capital, que no obstante haberse reunido esta para proceder al remate del arrendamiento del ferrocarril de Pisco á Ica, en observancia de lo dispuesto en los decretos de 9 y 13 del actual, no se ha presentado ningun postor, ni héchose el depósito ordenado al efecto, y atendiendo á que el subido precio y estrictez de las bases de convocatoria contenidas en el primero de dichos decretos, hayan influido para la no realizacion del enunciado remate, y que por tanto hay necesidad de modificarlas de manera que faciliten su objeto en beneficio del Estado y de los que asuman el carácter de arrendatarios; se dispone: que se convoquen nuevamente postores para el remate del expresado arrendamiento ante la indicada junta con arreglo á las bases que siguen:

1ª El Gobierno da en arrendamiento el ferrocarril de Pisco á Ica, de propiedad del Estado, con todas sus máquinas, carros, estaciones, repuesto y útiles, en estado de explotacion, por el término de cinco años, que principiarán á correr y contarse desde que se haga la entrega de la línea.

2ª La entrega se hará por inventario que se formará por duplicado, quedando un ejemplar en poder del Gobierno y el otro en poder del interesado.

3ª Los mismos inventarios servirán para que el Gobierno reciba el ferrocarril al terminar este contrato, en el mismo estado en que lo entrega, pues se hará cargo al contratista por todas las faltas de material ó de equipo que se advirtieren, exceptuando solamente los deterioros que causen el uso natural, bajo buena administracion ó fuerza mayor.

4ª En el caso en que la línea, sus estaciones, material, ó útiles sufrieren deterioro por fuerza mayor; entendiéndose por esta la inevitable y que de ningun modo provenga de falta de prevision del arrendatario ó sus dependientes ó de mala administracion de la empresa, el arrendatario dará parte del hecho, cuando mas tarde, diez dias despues de haber cesado la accion de la fuerza mayor que causó el daño, el que será examinado por dos peritos, de los que nombrará uno el Gobierno y otro el interesado, nombrándose un dirimente de acuerdo entre las dos partes en el caso de discordia; con esta comprobacion, y con los informes de las autoridades locales, se declara la irresponsabilidad del arrendatario si resultase probada. Si el arrendatario no cumpliese, llegado el caso, esta estipulacion no le será de abono, daño, ó deterioro alguno en la línea, cualquiera que sea la fuerza mayor que lo produzca, y será responsable con su fianza del costo de las reparaciones que fuese necesario hacer, entendiéndose que si el Gobierno hace el gasto de reparacion, no se suspenderá el pago de los arrendamientos en el tiempo que dure el trabajo.

5ª Se fija por precio del arrendamiento, como base del remate, la cantidad de 60,000 soles al año. El precio del arrendamiento se pagará en dinero por semestres adelantados, previa órden de la Direccion de Rentas, en la Caja Fiscal de este departamento ó en la de

Ica, segun lo ordene dicha Direccion.

6ª Por cualquier retardo en el pago que exceda de cinco dias, contados desde la fecha del vencimiento de los arrendamientos, pagará el arrendatario el interés penal de 1 ℘ al mes, y si dejase de pagar tres semestres consecutivos, además de abonar el interés penal estipulado y de ganar el Estado el valor de la fianza, que ha de dar el arrendatario para garantizar el exacto cumplimiento de este contrato, quedará este anulado de hecho como de consentimiento mútuo, sin forma alguna de juicio.

7ª La tarifa de fletes y pasajes que debe regir durante el tiempo del contrato, se insertará á continuacion de estas bases y en la escritura respectiva que se otorgue en su oportunidad.

8ª La entrega de la línea se verificará despues de otorgada la escritura del contrato.

9ª El arrendatario no puede alzar los precios de la tarifas durante el término de este contrato; pero puede hacer la rebaja que crea conveniente si así exigen sus intereses, sin que pueda afectar en nada al Estado, las consecuencias de la rebaja que de este modo haga el arrendatario.

10. Tendrán pasaje libre en los trenes ordinarios de la empresa, las autoridades políticas y empleados superiores del departamento de Ica.

11. Traficarán tambien libremente en los trenes, las valijas del correo y el empleado conductor.

12. La carga que el Gobierno remita de su cuenta, pagará solo la mitad del precio de tarifa.

13. Es obligacion del arrendatario hacer todos los gastos de conservacion y reparacion precisos, para mantener la línea en constante y buen estado de servicio y las estaciones, máquinas, coches, carros y demas útiles, sin menoscabo y en perfecto estado de aseo.

14. Ejecutará de su cuenta los trabajos que, para el objeto indicado en el anterior artículo, le señale el ingeniero que el Gobierno nombre para inspeccionar el ferrocarril y todas sus dependencias; y si notificado para hacerlo, no lo verificase por no creerlo justo, nombrará dentro de los quince dias de la notificacion, un perito de su parte, que con el que nombre el Gobierno, dentro del mismo término, procederá al exámen de los trabajos ú obras señaladas por el ingeniero, debiéndose ejecutar el fallo de dichos peritos ó del tercer dirimente que en caso de discordia deberán nombrar ellos en el acto. El fallo de los peritos será expedido dentro de los treinta dias siguientes al en que se haga la notificacion antedicha.

15. Si el aumento de tráfico exigiese mayor número de máquinas y de carros, el Gobierno, siempre que lo creyere conveniente, tomará al terminar el contrato, con una rebaja del 50 ℘ sobre el precio de costo, las máquinas y carros, puestos estos objetos en Pisco ó en algunas de las estaciones del ferrocarril.

16. Antes de firmarse la escritura del contrato, el arrendatario depositará en la Caja Fiscal de Lima, en dinero efectivo, el valor de las dos tercias partes del arrendamiento de un año, en clase de garantía para responder del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que contrae.

17. El remate recaerá únicamente sobre el precio del arrendamiento que no puede ser ménos de 60,000 soles al año, y las demas bases son de aceptacion obligatoria para los proponentes, por el hecho de presentarse á hacer postura.

18. Para hacer postura en el remate, y como garantía de que el que lo obtenga firmará la escritura del contrato, se depositarán previamente en la Caja Fiscal de este departamento, en dinero ó en cédulas, 20,000 soles que se devolverán al firmar la escritura.

19. Habrá por lo ménos dos tre-

nes al dia para carga y pasajeros, uno de ida y otro de regreso.

20. El arrendatario no puede traspasar este contrato, sin permiso por escrito del Gobierno, ni separarse del territorio de la República sin dejar un apoderado suficientemente autorizado para que lo represente ante el Gobierno.

21. Las mejoras que el arrendatario introduzca en la via y sus dependencias, quedarán á beneficio del Estado, al terminar el contrato.

22. Los empleados y dependientes de las empresas, están exceptuados de desempeñar cargos concejiles y del servicio militar, salvo en caso de guerra exterior para los peruanos.

23. El remate del arrendamiento se verificará ante la Junta de Almonedas de este departamento el dia 8 de Enero de año próximo entrante á las dos de la tarde. Comuníquese, regístrese y pase á la Direccion de Administracion para que ordene su cumplimiento, quedando modificados en este sentido los citados documentos de 9 y 13 del presente, entendiéndose que el precio designado como base del remate y á que se refiere la cláusula 5ª será por el arrendamiento de cada uno de los dos primeros años, y el de los restantes de 80,000 soles en cada uno de ellos.

Y para el exacto cumplimiento de lo ordenado, se previene que el dicho remate tendrá lugar á la hora y en el local designado en la cláusula 23 bajo las bases preinsertas. — CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano público y de Hacienda.

Rectificaciones.

Lima, Junio 14 de 1876.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Los periódicos de anoche reproducen una peticion de los vecinos de Pisco sobre las modificaciones que introduce en el ferrocarril de este puerto á Ica. En la mencionada solicitud se dice que la estacion de la playa de Pisco va á quedar separada de dicha estacion por una distancia de dos á tres millas: lo que creo de mi deber de rectificar, pues esta distancia se reduce solo á un kilómetro hasta las primeras casas del pueblo y á un kilómetro y medio hasta la Catedral, situada al lado opuesto de la poblacion.

Lo interesante en esta materia consiste, en que dicha distancia ó mejor, la distancia del muelle á la Catedral, es la que ha sido objeto de una medida de mayor exactitud en toda la República. Cuando, hace pocos años, la América del Sur carecia todavia de un meridiano fundamental, el distinguido marino frances Heuriais, comisionado por su gobierno para llenar este vacío en la ciencia geográfica, escogió á la playa de Pisco para servir de punto de pasaje de un meridiano fundamental de la costa del Pacífico, por la limpieza de su cielo, adecuada para las observaciones astronómicas. En las adiciones á la "Connaissance des Temps" del año 1872, hay la descripcion detallada de las observaciones astronómicas llevadas por Heuriais con ese objeto. Las coordenadas del palo del muelle *(mât du môt)* han sido determinadas como sigue:

Latitud 13° 42' 40 S.

Longitud 78° 32' 37, 5 W de Paris (en grados). Pero considerando que el palo del muelle pudiera ser trasladado en el futuro, previeran realizado un efecto por la traslacion de dicho palo á la extremidad opuesta del muelle. Heuriais ha escogido el punto de la torre izquierda de la Catedral de Pisco; como punto mas estable ha determinado su distancia del punto del muelle, igual á 1,741 metros, con operaciones geodésicas muy delicadas y muy precisas, y tomando el rumbo del nuevo punto, ha fijado sus exordenadas.

Latitud 13° 42' 42 S.

Longitud 78° 31'39, 6 W de Paris.

Ambas determinaciones, despues de una minuciosa investigacion de las observaciones por el "Bureau des longitudes" de Francia, han sido definitivamente aprobadas y se hallan inscritas en el complemento de la "Comaissance des Temps" pág. LXVII, por 1876.

Al levantar el plano de la playa de Pisco, en el año de 1874, me resultó una distancia distinta de la arriba mencionada, entre el palo del muelle y la Catedral, por haberme sido desconocido el hecho de la traslacion del palo; averiguada esta traslacion, la distancia evidentemente resultó idéntica y me sirvió de comprobante para las operaciones ulteriores.

Disminuyendo la distancia de 1,741 metros de la distancia de la entrada á la estacion proyectada al antiguo sitio del palo del muelle, resultará la distancia de la Catedral de Pisco á la entrada de pasajeros, en la estacion que va á construirse, igual á 1,500 metros en números redondos; y de 1 kilómetro la distancia de esta entrada á las casas del pueblo de Pisco; distancia, por consiguiente, igual á la distancia del Palacio de Gobierno á la estacion de San Juan de Dios, en Lima; distancia para la cual el pueblo de Pisco tendrá la ventaja de tener un ferrocarril urbano, que la recorrerá cada 15 minutos, no siendo el trayecto mayor de 5 minutos para cada viaje. Además, la locomotora podia recorrer la misma distancia para llevar carga para cada tren, si hay lugar. Se establecerá una calle recta, ancha de 20 metros, teniendo rieles del ferrocarril urbano, la cual unirá la plaza mayor de Pisco con la playa, irá en prolongacion del muelle y concentrará, como calle principal, todo el movimiento de la poblacion. Así se realizará el deseo muy justo de los vecinos de Pisco, de ver reunida la plaza con el pueblo antiguo en una sola poblacion.

Me limito á esas rectificaciones, no queriendo discutir en esta carta, ni las modificaciones exigidas, ni si hay ó no conveniencia de construir dos estaciones en un solo kilómetro: creo, S. M., que por sí, US., especialmente interesado en todo lo que toca á la geografía de la costa del Perú, me dispensará de extenderme demasiado sobre la materia.

Soy, S. M., su muy atento servidor. — W. FOLKICSSKI, Ingeniero del Estado.

Ferrocarril de Puno al Cuzco.

Presupuesto.

I. Formacion del camino.	Soles.
630,400 m. c. Cortes en aglomeracion á 3 S.	1.901,200
355,200 Id. id. en roca dura á soles 2.50	888,000
992,000 Id. id. en roca regular á 2 S.	1.984,000
1.568,900 Id. id. en cascajo cimentado á S. 0.70	1.098,230
1.048,700 Id. id. en material blando á S. 0.50	524,350
1.780,800 Id. terraplenes cascajo y greda á S. 0.60	1.068,480
908,200 Id. cortes en material blando á S. 0.50	454,100
	7.908,360
II.	
Desvios de rios y zanjas 444,160 m. c. á S. 0.70	310,912
III.	
Excavaciones de cimientos en viaductos, generalmente en el agua, puentes y albañales 20,400 m. c. á 10 S.	204,000
IV.	
Excavaciones para cimientos de murallas de proteccion de los rios 27,800 m. c. á 12 S.	333,600

V. Mampostería.	Soles.
1.° Mampostería de cimiento romano en viaductos y puentes 19,400 m. c. á 15 S.	291,000
2.° Mampostería en albañales 16,800 m. c. á 15 S.	252,000
3.° Mampostería en murallas de proteccion contra los rios 24,200 m. c. á 15 S.	363,000
4.° Mampostería de piedra seca en muralla de proteccion 23,200 m. c. á 15 S.	232,000
	1.138,000
VI.	
Trabajo en túnel.	
33,550 m. c. á 5 S.	167,750
VII.	
Cierro de la línea.	
236,900 m. á S. 0.50	118,450
VIII.	
Para limpiar los cerros en los faldeos	100,000
IX.	
Desvio y compostura de caminos públicos	65,000

	Soles.
X.	
Construccion de fierro.	
1.° Viaductos y puentes de "Girders."	
2,275 m. á 800 S.....	1.820,000
2.° Puentes de pilotaje	
787 m. á 200 S.....	157,400
3.° Tubos de fierro de 0 m. 30 de diámetro para albañales.....	55,000
4.° Cañería para conduccion de agua	
7,600 m. á S. 2.50.....	19,000
	2.051,400
XI.	
Via permanente..	
22,240 tons. Rieles para 353 kilómetros de via, inclusive desvios de estaciones á 60 S.....	1.334,400
1,420 Id. Planchuelas para junturas á 125 S.....	177,500
475 Id. Pernos para planchuelas á 125 S.....	59,375
833 Id. Clavos rieleros á 125 S..	110,375
555,000 Durmientes á S. 1.20....	666,000
100 Puntas de acero Bessemmer á 300 S	30,000
953,100 m. c. de lastre para la via á S. 1.50.....	1.429,650
353,000 m. de enrieladura á 1 S..	353,000
	4.160,300
XII.	
Estaciones y paraderos.	
1.° Estacion de Juliaca, con edificios, maestranza, casa de máquinas, tornamesa, etc.....	250,000
2.° Estaciones de 2.ª clase.	
11 Estaciones, cada una á 30,000 soles.....	330,000
3.° Cinco estaciones de 3.ª clase á 10,000 S.....	50,000
4.° Estacion del Cuzco, con edificios, maestranza, remesas para locomotoras y carros, tornamesas, etc. etc.....	300,000
18 Palanzas de plataforma.....	50,000
	980,000
XIII.	
Equipo del camino.	
20 Locomotoras á 30,000 S.....	600,000
10 Coches de 1.ª clase á 7,000 S..	70,000
2 Id. mixtos á 6,000 S.....	12,000
12 Id. de 2.ª clase á 5,000 S....	60,000
100 Carros cerrados para carga á 3,500 S.....	350,000
100 Id. de plataforma á 2,000 S..	200,000
5 Id. cerrados para equipajes á 3,500 S.....	17,500
20 Id. de mano á 500 S.....	10,000
4 Id. de estanques á 5,000 S....	20,000
10 Id. para caballos á 2,500 S..	25,000
25 Id. de construccion á 250 S..	6,250
Piezas de repuesto para locomotoras y carros.....	150,000
	1.520,750

M. B. El material rodante será de la misma clase y construccion que el adoptado en el ferrocarril de Mollendo á Arequipa.

XIV.	
Un telégrafo eléctrico de primera clase á lo largo de la via, con todos los enseres y aparatos necesarios.....	70,000
XV.	
100,000 tons. de material que trasportar desde la costa á 45 S.	4.500,000
XVI.	
Gastos de expropiacion aproximativamente	400,000
Gastos de administracion, ingenieros y médicos	700,000
	1.100,000
Suma.....	24.728,522
Gastos imprevistos al 5 %.....	1.236,426 10
Total.....	25.964,948 10

Arequipa, Agosto 15 de 1871.—TORNDIKE.

Convocatoria.

Lima, Setiembre 15 *de* 1871.

Hallándose terminados los estudios del ferrocarril de Puno al Cuzco, para cuya construccion se halla el Gobierno especialmente autorizado por la ley del 20 de Enero del presente año, el que, segun el proyecto formulado debe partir del punto denominado Juliaca, y siendo esa via necesaria para la prosperidad del vasto y fecundo departamento del Cuzco y el complemento que ha de dar mayor importancia y produccion á las vias de Mollendo á Arequipa y de esta ciudad á Puno, se resuelve: Que se convoquen propuestas para la construccion del enunciado ferrocarril de Juliaca al Cuzco, bajo las bases y condiciones siguientes:

A. *Trabajos de formacion del camino.*

1º Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros treinta centímetros. En excavacion de roca sólida, tres metros y setenta centímetros, á treinta centímetros mas abajo de la gradiente.

2º Los socavones tendrán cuatro metros ochenta centímetros de alto contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el material, como en las excavaciones de roca sólida, rellenada en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socavones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3º El talud será de uno horizontal á diez vertical en cortes de roca sólida; en todos los demas cortes y terraplenes será el natural.

4º Donde sean necesarias las alcantarillas se harán de cal y ladrillo ó de piedra.

5º La gradiente máxima será de 3 ‰ en curvas de menos de trescientos metros de radio, y de 4 ‰ en los demas casos.

6º El radio mínimo de las curvas será de ciento diez metros.

7º Los viaductos serán de fierro en la sobrestructura, y tendrán estribos de piedra ó de fierro.

8º No hay necesidad de lastrar el camino; pero los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasajes necesarios y se establerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de reténcion pueden hacerse en piedra seca, sujetos como en todo lo demas, á la prevencion que menciona el artículo 2º de las prevenciones generales.

B. *La via.*

1º Ancho de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. (*Fisch plates suspended joints.*)

5º Cruceros y puntas de acero de Bessemmer.

6º Pernos americanos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho, por trece centímetros de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés ó pino colorado de California.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperamento y los pasos de las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. *Estaciones.*

Estacion de Juliaca.

Esta estacion comprenderá:

1º Un edificio que contenga:

A. Salones amueblados para pasajeros de primera clase, y otros para de segunda, en departamentos separados para los pasajeros que llegan y los que salen.

B. Las boleterías necesarias con sus aparatos.

C. Oficinas para entregar y recibir equipajes, separadas, con los aparatos y muebles necesarios.

D. Oficinas de equipajes olvidados.

E. Dos departamentos de *restaurant*, amueblados, de primera y segunda clase.

F. Lugares excusados, separados, para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres, separados de los de mujeres.

G. Orinaderos para pasajeros de primera y segunda clase, separados.

H. Dos departamentos amueblados, aparentes para los Superitendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas para todos los empleados.

2º Un edificio con departamentos separados para recibir y entregar carga, las oficinas necesarias para el servicio y balanzas.

3º Un edificio para acomodar á lo menos diez y seis locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

4º Un edificio para composturas de locomotoras, con todos los útiles y las maquinarias necesarios, y viviendas para maquinistas y fogoneros.

5º Un edificio para fábrica y composturas de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

6º Un edificio ó corral para carbon y leña.

7º Los tanques necesarios de fierro batido colocados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno 2,000 galones, con sus aparatos.

8º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados, patente Fairbank.

9º Una tornamesa de cincuenta piés de diámetro de la patente Sellers de Filadelfia.

10. Una ramada para los carros.

11. Un embarcadero en rampa para béstias.

Estaciones de segunda clase.

Habrá once estaciones intermedias de segunda clase y constarán de lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boletería con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para *bufete*.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

Estaciones de tercera clase.

Habrá cinco estaciones de tercera clase y comprenderán:

1º Un tanque de fierro batido.

2º Un paradero con su boletería y aparatos correspondientes.

Estacion del Cuzco.

1º Esta estacion abrazará:

A. Salones amueblados para pasajeros de primera clase, y otros para los de segunda, en departamentos separados, para los pasajeros que llegan y los que salen.

B. Las boleterías necesarias con sus aparatos.

C. Oficinas para recibir y entregar los equipajes, separadas, con los aparatos y muebles necesarios.

D. Oficina de equipajes olvidados.

E. Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, separados, y los de hombres separados de los de mujeres.

F. Orinaderos para pasajeros de primera y segunda clase, separados.

G. Dos departamentos amueblados, aparentes para los Superintendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas para los empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo menos seis locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para compostura de locomotoras, con los útiles y la maquinaria necesaria y viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

5º Un edificio ó corral para carbon y leña.

6º Los tanques necesarios de fierro batido, colodados sobre estructura de fierro ó albañilería, que contenga cada uno dos mil galones,

con sus aparatos correspondientes.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar carros cargados, patente Fairbank.

8º Una tornamesa de quince metros de diámetro, patente Sellers de Filadelfia.

9º Una ramada para los carros.

10. Un embarcadero en rampa para béstias.

D. *Material rodante.*

1º Veinte locomotoras americanas de primera clase.

2º Diez coches de primera clase.

3º Dos coches mixtos.

4º Doce coches de segunda clase.

5º Cien carros cerrados para carga.

6º Cien carros de plataforma.

7º Cinco carros cerrados para equipajes.

8º Veinte carros de mano.

9º Cuatro carros de estanques.

10. Diez carros para caballos.

11. Veinticinco carros de construccion.

12. Piezas de repuesto para locomotoras y carros.

13. El material rodante será de la misma clase de construccion que el adoptado para el ferrocarril de Mollendo á Arequipa.

14. Las ruedas de toda clase serán *casch iron chilled wheels.*

15. Telégrafo de soga en los coches.

E. *Telégrafos.*

Una línea telegráfica á lo largo del camino, provista de las oficinas, enseres y aparatos correspondientes en cada una de las estaciones de primera y segunda clase.

F. *Prevenciones generales.*

1º Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2º Los planos para puentes, estaciones y en general para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector del Gobierno para su exámen y final aprobacion.

3º El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4º No se admitirá ninguna propuesta sin el respectivo certificado en que conste haberse depositado en la Caja Fiscal la suma de 500,000 soles en dinero, para garantir el fiel cumplimiento del contrato.

5º Se admitirán tambien propuestas para la construccion del camino por el sistema de via angosta, las que deberán presentarse acompañadas del respectivo pliego de especificaciones.

6º Las propuestas se abrirán en el Ministerio del ramo el dia 13 de Noviembre á las dos de la tarde, y se aceptará la que fuere mas ventajosa á los intereses fiscales, reservándose el Gobierno el derecho de desecharlas todas, si no considerase ninguna aceptable.

Regístrese, comuníquese y publíquese.—Rubrica de S. E.—SANTA MARIA.

Primera propuesta.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, contratista de ferrocarriles, ante V. E. con el mas profundo respeto me presento y digo: Que en conformidad al supremo decreto de 15 de Setiembre último, convocando propuestas para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, tengo el honor de someter á la aprobacion del Supremo Gobierno esta mi propuesta bajo las siguientes bases:

1ª Me obligo á construir el ferrocarril proyectado entre Juliaca y el Cuzco, sujetándome en todas sus partes á las bases y condiciones fijadas por el supremo decreto mencionado, en el término de tres años contados desde la fecha de la escritura pública, obligándome á pagar la multa de 20,000 soles por cada mes de atraso en su conclusion, por la suma de 25.950,000 soles en dinero efectivo.

2ª Se tomarán por bases para la formacion del contrato que se cele-

bre, las cláusulas del que tengo celebrado para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, insertándose en el contrato idénticas estipulaciones.

En esta virtud—

A V. E. suplico: Que habiendo por presentada la propuesta que antecede, se digne tomarla en consideracion, resolviendo lo que estime justo y conveniente.—Excmo. Señor.—Lima, Noviembre 13 de 1871.—ENRIQUE MEIGGS.

Otro sí digo: Que me refiero á mi segunda propuesta con la que adjunto certificado de depósito en la Direccion de Rentas de la suma de 500,000 soles exigida.—Fecha ut supra.—ENRIQUE MEIGGS.

Segunda propuesta.

Excmo Señor.

Enrique Meiggs, contratista de ferrocarriles, ante V. E. con el mas profundo respecto me presento y digo: Que en conformidad al supremo decreto de 15 de Setiembre último, convocando propuestas para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, tengo el honor de someter á la aprobacion del Supremo Gobierno esta mi segunda propuesta bajo las siguientes bases:

1ª Me obligo á construir el ferrocarril proyectado entre Juliaca y el Cuzco, del sistema llamado de via angosta, es decir, via de tres piés ingleses de ancho entre los rieles, sujetándome en cuanto á todas las demas particularidades, cantidad de material rodante, locomotoras, etc., etc., á las bases y condiciones fijadas por el supremo decreto mencionado, con la aclaracion que dicho material, locomotoras etc. etc., será adoptado al sistema de via angosta propuesto, en el término de tres años contados desde la fecha de la escritura pública, debiéndoseme imponer la multa de 20,000 soles por cada mes que demore su conclusion, por la suma de 20.000,000 de soles en dinero efectivo, pagadero en la forma que se determine en el contrato.

2ª Las cláusulas del contrato que se celebre serán idénticas á las del que tengo celebrado para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno.

En esta virtud—

A V. E. suplico: Que habiéndola por presentada esta mi segunda propuesta, se sirva tomarla en consideracion y resolver lo que estime justo y conveniente.—Lima, Noviembre 13 de 1871. — ENRIQUE MEIGGS.

Otro sí digo: Que acompaño á esta propuesta el respectivo certificado de depósito de 500,000 soles expedido por la Direccion de Rentas, requisito exigido para la presentacion de estas propuestas.—Fecha ut supra.—ENRIQUE MEIGGS.

Comision de exámen.

Lima, Noviembre 15 de 1871.

Pase á los Ingenieros D. Gerrit Backus, D. Juan G. Meyer y don Pedro Jacobo Troost, para que informen sobre el mérito de las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco.—SANTA MARIA.

Informe de la comision.

Lima, Noviembre 20 de 1871.

Al Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Los ingenieros que suscriben, honrados por el Supremo Gobierno con la comision de examinar las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, tienen el honor de expresar á V. S. que: despues de un detenido y concienzudo exámen del presupuesto formado por el ingeniero D. J. L. Thorndike, que

han encontrado razonable en todas sus partes, han procedido á examinar y comparar las propuestas que para esa construccion han sido elevadas á la consideracion del Supremo Gobierno, por los señores don Sebastian Salinas por una parte y D. Enrique Meiggs por la otra. Resultado de esta comparacion es el dictámen que emitimos en favor de las dos propuestas de D. Enrique Meiggs como mas ventajosas á los intereses del Estado.

Los siguientes cuadros demostrativos, cerciorarán á V. S. de nuestra aseveracion.

PROPUESTAS POR VIA ANCHA.

El señor Meiggs propone hacer el camino por.....		S. 25.950,000
El señor Salinas por.....	S. 21.000,000	
Pero dejando á cuenta del Gobierno los gastos de conduccion de material desde Mollendo á Juliaca, que costará cuando menos.....	4.500,000	
El Gobierno tendria que pagar por la propuesta Salinas.....		25.500,000
Arrojando contra Meiggs la diferencia de.....		S. 450,000

Pero esta diferencia contra Meiggs desaparece considerando que ofrece construir el camino en tres años mientras que Salinas en seis, pues que construyendo Salinas el camino, el Supremo Gobierno tendrá que estar pagando intereses y amortizacion del capital que costará el camino durante los tres años que tardará Salinas mas que Meiggs en concluir la construccion del camino, sin que este le produzca nada.

Esta diferencia de intereses ascenderá á la suma que resulta del siguiente cálculo:

Aceptando la propuesta Salinas, el Gobierno pagará intereses sobre S. 25 500,000 durante seis años sin que nada le produzca el camino, que á razon de 5 ℘ al año hacen.....	S. 7.650,000
Aceptando la propuesta Meigg, el Gobierno solo pagara, antes de que el camino produzca, intereses por tres años, que á razon de 5 ℘ al año sobre S. 25.950,000.....	3.192,500
Diferencia en favor de Meiggs.....	3.757,500
Rebajando la diferencia en favor de Salinas que aparece en el precio de construccion que asciende á.....	450,000
Resulta una diferencia líquida en favor de Meiggs, de.....	S. 3.307,500

VIA ANGOSTA.

Meiggs pide.....		S. 20.000,000
Salinas pide.....	S. 16.500,000	
Mas conduccion de material que importará á lo menos.....	4.000,000	
Salinas pide realmente		20.500,000
Diferencia en contra de Salinas..		500,000

Quedando ademas siempre en favor de Meiggs la diferencia que por intereses resulta entre el período de tres años señalado para la construccion por Meiggs, y la de seis años fijado por Salinas.

Por todos estos fundamentos sin expresar aquí las garantías de buena construccion que presta el contratista D. Enrique Meiggs, somos de opinion que el Supremo Gobierno debe admitir cualesquiera de las dos propuestas presentadas por el expresado señor Meiggs.

Con sentimientos de respectuosa consideracion, tenemos el honor de suscribirnos de V. S.—Señor Ministro.—S. A. S.—Firmados—GERRIT S. BACKUS.—J. G. MEYERS.—P. J. TROOST.

Comision de Comerciantes.

Lima, Noviembre 21 de 1871.

Nómbrase á los señores D. Waldo Graña, D. José Maria Peña (*) y D. Federico Yord para que informen sobre las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, y formulen las bases del contrato que debe celebrarse.—SANTA MARIA.

Informe de la Comision de Comerciantes.

Excmo. Señor.

Tenemos el honor de dar cumplimiento al decreto que precede, fecha 21 del presente, que nos ordena emitamos un informe sobre las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, y formulemos las bases del contrato que debe celebrarse.

Las propuestas que aparecen en este expediente son dos: una de D. Sebastian Salinas que ofrece construir el camino por la suma de 21.000,000 de soles si es de cuatro pies ocho y media pulgadas el entreriel, y 16.500,000 soles si es de tres pies, debiendo conducirse los materiales necesarios sin gravámen para la construccion de terraplenes, cortes y socavones, comprometiéndose á concluir la obra en el término de seis años. La otra propuesta es de D. Enrique Meiggs que fija el precio de 25.950,000 soles si el entreriel es de cuatro pies ocho y media pulgadas, y 20.000,000 si es de tres, sin pedir ninguna gracia respecto á la conduccion de materiales, ofreciendo construir la obra en el intérvalo de tres años, bajo la multa de 20,000 soles por cada mes que demore su conclusion.

Para formar el cálculo comparativo entre una y otra propuesta debe tomarse en consideracion el diferente plazo que cada uno señala para la construccion; pero no creemos que ese cálculo deba fundarse en la diferencia de intereses, como lo han hecho los señores ingenieros, porque el Supremo Gobierno no pagará intereses sino desde el momento en que invierta el capital en la construccion de la obra. El verdadero gravámen

(*) Se excusó y fué nombrado D. Luis Mortier.

resulta para el Supremo Gobierno retardando la conclusion del camino, consiste en que se le priva de los productos que el camino puede rendir. Por consiguiente, si el señor Salinas pide seis años para construir el camino y el señor Meiggs solo tres, aceptando la propuesta del señor Salinas el Gobierno perderia los rendimientos que durante tres años ofrezca el camino. El cálculo de esos rendimientos puede formarse con mucha aproximacion tomando por base el arrendamiento que el señor Meiggs paga por la línea de Mollendo á Arequipa. Este arrendamiento es, en los primeros dos años, de 3 ₱ sobre el capital invertido y en los tres restantes de 4 ₱. Y no será aventurado suponer que el ferrocarril de Juliaca al Cuzco, que pondrá por via férrea en comunicacion con la costa á este poblado y fértil departamento, dé cuando menos un producto igual al que en los últimos tres años del contrato de arrendamiento rindió el camino de Mollendo á Arequipa.

Fundados en estos razonamientos hemos hecho los cálculos siguientes:

PROPUESTAS POR VIA ANCHA.

Propuesta del señor Meiggs.....		S. 25.950,000
Propuesta del señor Salinas.....	S. 21.000,000	
Conduccion del material calculada por los señores ingenieros que quedaria á cargo del Supremo Gobierno aceptando la propuesta del señor Salinas.....	4.500,000	
Total costo de la propuesta Salinas.....		25.500,000
Diferencia contra la propuesta del señor Meiggs.....		S. 450,000
Pero aceptando la propuesta del señor Salinas, el Gobierno se privará de los productos que el camino rinda durante tres años, cuyos productos anuales á razon de 4 ₱ anual sobre soles 25.500,000, precio del señor Salinas, ascenderian á.....		3.660,000
Quedando por consiguiente una diferencia en favor de la propuesta Meiggs de.....		S. 2.610,000

VIA ANGOSTA.

Propuesta del señor Meiggs.....		S. 20.000,000
Propuesta del señor Salinas.....	S. 16.500,000	
Conduccion del material calculada por los ingenieros.....	4.000,000	
Total costo de la propuesta Salinas.....		20.500,000

Diferencia contra la propuesta Salinas	S.	500,000
Mas los productos del camino durante los tres años que hay de diferencia en el período de construccion		3.060,000
Diferencia total en favor de la propuesta del señor Meiggs...	S.	3.560,000

Para formar este cálculo hemos prescindido del recurso mandado agregar á este expediente cuando se hallaba en nuestro poder, y presentado por el señor Salinas el 23 del presente, modificando su primitiva propuesta, y hemos prescindido de él porque no sabemos si V. E. se dignará tomarlo ó no en consideracion. En ese recurso el señor Salinas ofrece construir el camino en 22.000,000 de soles, via ancha, quedando á su cargo la conduccion del material, lo cual rebaja el precio de su propuesta en soles 3.500,000. Con esta rebaja, en las propuestas para la via ancha, resultaria á favor del señor Salinas una diferencia de 890,000 soles. Respecto á la via angosta nada dice el señor Salinas en su recurso del 23, y quedaria por consiguiente subsistente el cálculo que dejamos presentado, y respecto al término para la ejecucion de la obra tampoco se compromete el señor Salinas á construirla en menos de seis años.

No creemos, Excmo. señor, que sea necesario enumerar una á una las bases para el contrato que deba celebrarse. Las que han servido para el ferrocarril de la Oroya á Puno, garantizan perfectamente los intereses del Supremo Gobierno, y aseguran la mas fiel y exacta ejecucion del contrato: porque habiéndose celebrado aquellos teniendo á la vista los luminosos y extensos informes presentados entónces por las comisiones nombradas al efecto, y las no menos extensas é ilustradas vista fiscales que en aquellos expedientes recayeron, nada creemos que pueda corregirse ó agregarse á aquellos contratos, para que sirvan de norma al que ahora se celebre para el ferrocarril de Juliaca al Cuzco, cuidando de que se estipule en cláusula especial que el trasporte de los materiales queda de cuenta de los contratistas.

Lima, Noviembre 27 de 1871.—L. MORTIER.—W. GRAÑA.—F. FORD.

Medida y peso del material.

Lima, Diciembre 2 de 1871.

Al Señor Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Cumpliendo con el pedido que verbalmente se ha servido U. S. hecerme de una razon de la medida y peso de material necesario para el ferrocarril del Cuzco, calculado en el presupuesto de esa obra en 100,000 toneladas, inserto á U. S. á continuacion un aproximativo cálculo que, lejos de ser exajerado, estoy seguro es inferior.

	Toneld. inglesas.	Toneld. de registro.
Rieles	22,240	
Junturas para rieles.....	1,420	
Tornillos y tuercas.....	475	
Clavos.....	833	
	24,968	

	Toneln. inglesas.	Toneln. de registro.
Diferencia de la tonelada inglesa á la usada en los ferrocarriles.....	5,992	30,960
555,000 durmientes á 125 lbs.....		34,687
Puntas de acero.....		70
30,000 barriles cimiento romano....		7,000
Puentes de fierro		15,000
Puentes falsos para sostener los puentes de fierro en curso de construccion		2,000
Maderas para estaciones, bodegas, etc.		3,000
4 tornamesas de fierro.....		80
Fierro para estaciones, estanques, etc.		10,000
Herramienta, útiles.....		500
Fierro acanalado		1,500
Víveres, pastos, etc., etc., durante la construccion del camino		10,000
Total.....		114,797

Sin prejuzgar los móviles que U. S. ha tenido para pedirme los anteriores datos, me asiste la confianza que los cálculos practicados están de tal manera establecidos que, adjudicándoseme la obra, me seria lisongero que el Supremo Gobierno nombrase uno ó mas interventores, á su arbitrio, que inspeccionaran y tomasen una estricta razon del peso y medida del material; obligándome desde luego á pagar el número de toneladas que no alcancen á las 100,000 presupuestas, á 60 soles cada una.

Con sentimiento de respetuosa consideracion, me suscribo de U. S. atento, obsecuente servidor.—ENRIQUE MEIGGS.

Concesion.

Lima, 2 Diciembre de 1871.

Visto este expediente del cual aparecen las propuestas presentadas en virtud del supremo decreto de convocatoria expedido en 15 de Setiembre último para la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, con lo dictaminado por las comisiones de ingenieros y comerciantes nombradas para el exámen de dichas propuestas, y teniendó en consideracion:

1º Que de las dos únicas presentadas, la de D. Sebastian Salinas ofrece construir el camino por la suma de 21.000,000 de soles en el término de seis años y con la calidad de que el trasporte de materiales, no destinados á la preparacion de terraplenes, cortes y socavones desde la costa hasta Juliaca sea de cuenta del Estado; y la de D. Enrique Meiggs ofrece hacer la construccion por la suma de 25.950,000 soles en el plazo solo de tres años, y sin la calidad relativa al trasporte.

2º Que segun aparece de los informes de las enunciadas comisiones, la propuesta de Meiggs debe considerarse como mas económica para el Estado en la suma de 2.610,000 soles; por cuanto á que el costo de trasporte que el Estado debe pagar en la propuesta de Salinas asciende á 4.500,000 soles, y el plazo de construccion, que es de tres años mas que el de Meiggs, privará al Erario del producto de la via durante ellos, el cual producto en el mínimum de 4 ℘ anual, que es el que produce en arrendamiento la primera seccion de Mollendo á Arequipa, asciende á la cantidad de 3.060,000, cantidades ambas que unidas á los 21.000,000

hacen subir la propuesta de Salinas á la suma de 28.560,000 soles, debiendo por lo mismo ser preferida la de Meiggs.

3º Que si bien Salinas se ha presentado últimamente al Gobierno ofreciendo verificar la construccion incluso trasporte de materiales por la cantidad de 22.000,000 de soles, lo cual reduciria el contrato efectivo de 25.060,000 soles, siendo esta una verdadera modificacion á su propuesta introducida despues de la publicacion de las propuestas cerradas, no puede ser tomada en consideracion, ni concederle ventaja alguna sobre el otro proponente, sin hacer ilusoria la concurrencia por propuestas cerradas.

4º Que á esto debe añadirse que Salinas exije la facultad de organizar una sociedad para la construccion del camino, sometiendo los estatutos á la aprobacion del Gobierno, lo cual importa establecer que no es Salinas el constructor sino la sociedad que haya de formarse, con las dificultades y tropiezos que retardarian ó paralizarian la ejecucion del contrato, irrogando gran daño á los pueblos que el ferrocarril debe servir: circunstancias que no concurren en Meiggs, el cual ha demostrado al Gobierno la buena y pronta ejecucion de los trabajos de este género que tiene practicados con el Gobierno.

5º Que siendo potestativo del Gobierno fijar el precio de la obra, y resultando del exámen de este asunto que aquel no debe exceder de 25.000,000, siempre que la construccion se verifique en el plazo de tres años y siendo de cuenta del constructor el trasporte de materiales y útiles, es este el precio en que debe contratarse.

Con el voto unánime del Consejo de Ministros y en cumplimiento de las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y de 31 de Enero de 1871, se resuelve: Adjudícase la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco á D. Enrique Meiggs, por la cantidad de 25.000,000 de soles y bajo las condiciones siguientes:

1ª D. Enrique Meiggs por sí y sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el ferrocarril de Juliaca al Cuzco con sujecion al plano y trazos hechos por el ingeniero en jefe D. Juan L. Torndike, los cuales quedarán archivados y sellados en el Ministerio del ramo.

2ª El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 5 de Setiembre último, declarando categóricamente que las acepta en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto. El Gobierno nombrará además, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectúen las compras y antes de su remision al punto de su destino. El certificado de aprobacion que en ese caso expidan los comisionados del Gobierno relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido que si de dichas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada au-

tes de dar principio á la alteracion por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 20 como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutase conforme al plano y trazos de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiere alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si este no cumpliese la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea, con todas sus dependencias, y entregarla expedita para el servicio público en el término de tres años, que empezarán á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriere el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa; pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la línea por secciones, estará el empresario obligado á entregarla de ese modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones es este contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega un acta que firmarán el contratista ó sus representantes, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrase, serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su

autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colones chilenos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos y propiedades del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveedurías de empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase además algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esto se hará por cuenta y costo del contratista.

14. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

15. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

16. El Gobierno no será jamás responsable de los daños ó perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la línea, gravando estas responsabilidades sobre el contratista.

17. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huesillos, galleta y harina.

3º Toda especie de forraje para béstias; y

4º Pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese.

Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer.

Se concede al contratista internar y hacer uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando las reglas y formalidades que creyere convenientes.

18. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados á la empresa, podrán

tocar directamente en el puerto de Islay y en las caletas de Mejia ó Mollendo, y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de Comercio y Aduanas, respecto á los puertos mayores.

19. Queda especialmente estipulado que los gastos que ocasione la conduccion de todos los materiales que se inviertan en la construccion de la línea son de cuenta del constructor.

20. El Supremo Gobierno de la República se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs ó á sus herederos, albaceas ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion de ferrocarril de Juliaca al Cuzco, es decir, por la via férrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma de 25.000,000 de soles en moneda corriente.

21. El pago del precio total estipulado por la obra se hará efectivo en el órden y forma siguientes:

Primero: El valor de las facturas por compras de rieles, madera, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á sus legítimos representantes por los agentes financieros del Supremo Gobierno, tan luego como se le presenten las referidas facturas, debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectúen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente si se efectuasen en el territorio de la República.

Segundo: El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion, en cuanto á su importe, con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario ó á su agente en Lima el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los pagos hechos nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado, y los materiales acumulados para la obra.

22. Si despues de entregada y terminada la obra quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales ó útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura, y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion

23. El contratista, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en arcas fiscales el 10 ℘, en bonos, del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista, cuando terminen las responsabilidades contraidas por ese contrato, abonándosele entre tanto, por dichos bonos depositados, el respectivo interés.

24. De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso de indemnizacion de que se ocupan las cláusulas 5ª y 8ª

25. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno y el contratista, sus herederos, albaceas ó los que legítimamente le representen en sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en nin-

gun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

26. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él, y son trasmisibles, en caso de muerte, á sus herederos y sucesores.

27. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno consignado en escritura pública.

28. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excepcion del pago de contribucion de timbres.

29. Queda establecido de que si en la construccion de la expresada via se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion de don Enrique Meiggs y con su allanamiento se proceda á extender la respectiva escritura.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA

El señor Meiggs acepta.

En quince del mismo Diciembre de mil ochocientos setenta y uno, y siendo las cinco de la tarde, puse en conocimiento de D. Enrique Meiggs el supremo decreto de dos del presente, á fólios 35, é instruido de su tenor expuso: Que los aceptaba en todas sus partes lisa y llanamente; en cuyo comprobante suscribe la presente deligencia por ante mí, de que doy fé.—ENRIQUE MEIGGS.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Escritura.

En diez y seis de Diciembre de mil ochocientos setenta y uno y á fólio 1492 del registro de Hacienda, queda extendida la escritura á que se contrae este expediente, prévio el reintegro de los seis pliegos de papel sellado que indica el decreto de 14 del presente.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Sobre certificados de los trabajos.

JUNTA CENTRAL DE INGENIEROS.

Lima, Enero 29 de 1873.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En cumplimiento al superior decreto que antecede, mandando que la Junta Central de Ingenieros informe sobre el recurso del señor Meiggs, en que solicita se modifique la manera de certificar los trabajos que se hacen en los ferrocarriles de Chimbote á Huaraz y Recuay y de Juliaca al Cuzco, de distinto modo á lo dispuesto por supremo decreto de 11 de Diciembre del año próximo pasado, esta Junta, despues de haber estudiado detenidamente el pedido, como lo exige la gravedad del caso, tiene el honor de presentar á V. S. el informe que sigue:

Las distribuciones que se hacen en el citado recurso de las propuestas ó presupuestos de esas obras se hallan conformes; porque en ellos detalladamente y en buenas proporciones, se han distribuido las cantidades, sin embargo, señor Ministro, al parecer de la Junta, los motivos que expone el recurrente no son suficientes para cambiar el tenor del citado decreto, pues no hay fundamento para que el señor Meiss crea que solo á los tres meses se le pagaria un trabajo vencido, como se verá en seguida.

Los perfiles de adelanto, que segun lo ordenado debe mandar, solo deben hacerse una vez, si no están hechos, limitándose en seguida á

poner un color distinto sobre la parte ejecutada en el último mes, como se acostumbra en todos los campamentos para el uso de la oficina central. Para que la distancia á que se encuentran las obras no retarde los certificados, el recurrente puede tener dos libros de perfiles iguales, de modo que cuando está en poder de la Junta uno, el otro podrá estar en el campamento completándose para el siguiente certificado.

Si para hacer y mandar los primeros perfiles tiene que perderse mucho tiempo, no por eso se perjudicará el señor Meiggs, pues la Junta podrá expedirle los primeros certificados en vista solo de las razones del trabajo hecho que mande, salvo de verificarlas despues, cuando los perfiles estén terminados. Allanadas así las dificultades únicas que ofrece el cumplimiento del decreto ya citado, esta Junta cree que el señor Meiggs cesará de insistir sobre lo que propone, pues los estados de trabajo que ofrece remitir cada mes, emplearian el mismo número de dias en venir del Cuzco á Lima, que los libros de perfiles de que hemos hablado; solamente que, adoptando el sistema de estados de trabajo por kilómetros, ó por secciones, el Supremo Gobierno no sabrá con minuciosidad, como sucede hasta hoy, el estado de las obras, lo cual es contrario á la mente del decreto cuyo objeto principal es velar sus propios intereses y cuidar con escrupulosidad el progreso de dichas obras.

Por estas razones expuestas, señor Ministro, la Junta es de opinion que el recurso que precede es contrario al decreto de 11 de Diciembre del año próximo pasado, sin que resulte al conceder lo que en él se solicita, otra utilidad para el recurrente que un pequeño conocimiento de trabajo de oficina.

Es cuanto esta Junta tiene el honor de informar á US. sobre el particular.

Dios guarde á US., señor Ministro.

Por la Junta Central, el Vicepresidente — EULOGIO DELGADO.

Cambios en el trazo.

Lima, Marzo 1º de 1873.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

La Junta Central de Ingenieros, en cumplimiento del decreto que antecede, de 14 de Diciembre de 1872, tiene el honor de informar como sigue:

El trazo definitivo del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, que ha presentado el empresario D. Enrique Meiggs, difiere del original, en las siguientes partes:

1ª Once cambios en el trazo, á saber:

1º En la milla 29 sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 30 y 31.

2º En la milla 42¼ y 42½ sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 61 y 62.

3º En la milla 37 y 37½ sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 37¾ y 38.

4º En la milla 70 sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 72½ y 73.

5º En la milla 74½ y 75 sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 89.

6º En la milla 109½ y 110 sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 110¼ y 110½.

7º En la milla 111¼ y 111½ sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 112¼ y 112½.

8º En la milla 112½ y 112¾ sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 113¾ y 114.

9º En la milla 122 sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 126½.

10. En la milla 141½ sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 147¼ y 147½.

11. En la milla 173½ sale del trazo primitivo para no entrar sino entre la 179¼ y 179½.

gun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

26. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él, y son trasmisibles, en caso de muerte, á sus herederos y sucesores.

27. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno consignado en escritura pública.

28. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excepcion del pago de contribuc[illegible] de timbres.

29. Queda establecid[illegible] en la construccion [illegible] via se encontra[illegible] rales, fósile[illegible] cosas e[illegible] ser[illegible]

Escritura.

En diez y seis de Dic[illegible] mil ochocientos setenta [illegible] fólio 1492 del registro de [illegible] queda extendida la escrit[illegible] se contrae este expedien[illegible] el reintegro de los seis p[illegible] papel sellado que indica [illegible] de 14 del presente.—CLA[illegible] sé SUAREZ, Escribano [illegible] de Hacienda.

Sobre certificados d[illegible]

JUNTA CENT[illegible]

Señ[illegible]

[illegible] como en el de- [illegible] en uno y medio, es [illegible] vertical, uno y me-

[illegible] ontal.

[illegible] El trabajo del túnel, segun el presupuesto del trazo definitivo, es de S. 167,750.

3º Al fin de los cuatro puentes del largo de 2.80 metros, que á razon de S. 800 el metro lineal, segun presupuesto primitivo, dan la suma de S. 226,400.

De este modo, la economía total proveniente de estos cambios indicados, da la suma de S. 1.040,856.

El empresario, en su recurso, dice haber sufrido fuertes pérdidas en la compra del material en el extranjero, que asciende á la suma

[illegible] ido á la [illegible] Supremo G[illegible] cumplir e[illegible] egar la cant[illegible] iempo.

[illegible] al, señor Min[illegible] ntes docume[illegible] mpetencia po[illegible] su opinion so- por otro lado, [illegible] o, en [illegible]

[illegible] opa y [illegible] con segu- [illegible] ar.

[illegible] lice nada sobre [illegible] es que deben tomar- [illegible] curvas reversas que no [illegible] mas, la Junta cree de su [illegible] llamar la atencion de US. [illegible] comendándole que en caso de que se hiciese algun arreglo con el empresario, se exija que entre las curvas reversas, ponga una tangente de 40 metros á lo mínimum, reuniendo estas con la tangente con curvas parabólicas. El número de estas curvas, sus radios y sitios están en la lista adjunta.

Impuesta la Junta del expediente promovido por los indígenas del tránsito del ferrocarril, encuentra sin razon su recurso y exagerados todos los daños que dicen sufrir, pues hacen presente que tendrán que inmigrar por falta de terreno donde fabricar sus moradas, y quizas creyendo que no serán indemnizados sus daños y perjuicios.—Señor Ministro.—A. WEILER.—EULOGIO DELGADO.—F. ARANCIVIA.

Presupuesto de los cambios de trazo.

TRAZO PRELIMINAR.

Formacion del camino.—1.882,801 metros de cortes y terraplenes á un término medio de S. 1.10 cts	S. 2.071,081	
Excavaciones de cimientos.—1,920 metros á S. 10.....	19,200	S. 2.090,281

Mampostería. —*Mampestería en puentes y viaductos.*—3,200 metros á S. 15. ..	S.	48,000
Trabajo en túnel.—335 metros 50 á S. 500..		167,750
Construccion de fierro. — *Viaductos y puentes de "Girders."*—1,042 metros á S. 800.....		832,600
Total.....	S.	3.138,631

Tres millones ciento treinta [illegible] o mil seiscientos treinta y un soles.
Los otros [illegible] permanente, cierro de la línea, etc. se pr[illegible] dos trabajos.

[illegible]ELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DEL-

[illegible]AZO FINAL.

[illegible]6 metros de [illegible] un término me-[illegible].....	S.	1.461,015	
[illegible] *de rios.*—20,000 metros á S. 0.70 cts.		14,000	
Excavaciones de cimientos.—2,560 metros á S. 10.....		25,600	
Excavaciones para cimientos de murallas de proteccion de los rios.—8,280 metros á S. 12.....		99,560	S. 1.600,175
Mampostería. — *Mampostería en puentes y viaductos.*—2,600 metros á S. 15....	S.	39,000	
Mampostería en albañales grandes.—990 metros á S. 15.....		14,850	
Mampostería en murallas de proteccion contra los rios.—14,490 metros á S. 15....		217,350	271,200
Construccion de fierro. — *Viaductos y puentes de "Girders."*—283 metros á S. 800.....			226,400
Total.....			S. 2.097,775

Dos millones noventa y siete mil setecientos setenta y cinco soles.
Los otros accesorios, como la via permanente, cierro de la línea, etc. se pueden considerar como igual en los dos trazos.

Lima, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DELGADO.—A. WEILER.

2ª La supresion de un túnel de 350 metros 50 de longitud, en la milla 43.

3ª En la reduccion del número de puentes en el trazo definitivo, teniendo cuatro menos que en el trazo primitivo.

Estos cambios avaluados como se indica en el presupuesto adjunto dan:

1º Una economía que proviene de los cortes y terraplenes, es de S. 610,066.

Para saber la diferencia que pudiera arrojar, se han calculado las partes originales alteradas, lo mismo que los cambios de los dos perfiles, observando el mismo método para ambos, á fin de que de cualquier diferencia que haya de lo calculado sobre el perfil, á lo hecho sobre el terreno, haya la misma proporcion. En los dos cortes y terraplenes se han calculado con un talud en el original, como en el definitivo, de uno en uno y medio, es decir, para uno vertical, uno y medio horizontal.

2º El trabajo del túnel, segun el presupuesto del trazo definitivo, es de S. 167,750.

3º Al fin de los cuatro puentes del largo de 2.80 metros, que á razon de S. 800 el metro lineal, segun presupuesto primitivo, dan la suma de S. 226,400.

De este modo, la economía total proveniente de estos cambios indicados, da la suma de S. 1.040,856.

El empresario, en su recurso, dice haber sufrido fuertes pérdidas en la compra del material en el extranjero, que asciende á la suma de £ 900,000, debido á la alza de estos, y porque el Supremo Gobierno no ha podido cumplir con su obligacion de entregar la cantidad citada en debido tiempo.

La Junta Central, señor Ministro, no tiene bastantes documentos, ni cree de su competencia poder informar ó dar su opinion sobre el particular, y por otro lado, el Supremo Gobierno, en vista de los términos de la contrata, de las obligaciones del empresario y de los precios corrientes en Europa y Estados Unidos, decidirá con seguridad sobre el particular.

La contrata no dice nada sobre las precauciones que deben tomarse para las curvas reversas que no impide; mas, la Junta cree de su deber llamar la atencion de US. recomendándole que en caso de que se hiciese algun arreglo con el empresario, se exija que entre las curvas reversas, ponga una tangente de 40 metros á lo mínimum, reuniendo estas con la tangente con curvas parabólicas. El número de estas curvas, sus radios y sitios están en la lista adjunta.

Impuesta la Junta del expediente promovido por los indígenas del tránsito del ferrocarril, encuentra sin razon su recurso y exagerados todos los daños que dicen sufrir, pues hacen presente que tendrán que inmigrar por falta de terreno donde fabricar sus moradas, y quizas creyendo que no serán indemnizados sus daños y perjuicios. — Señor Ministro. — A. WEILER. — EULOGIO DELGADO. — F. ARANCIVIA.

Presupuesto de los cambios de trazo.

TRAZO PRELIMINAR.

Formacion del camino.—1.882,801 metros de cortes y terraplenes á un término medio de S. 1.10 cts	S. 2.071,081	
Excavaciones de cimientos.—1,920 metros á S. 10.....	19,200	S. 2.090,281

TERÍA. — *Mampestería en puentes*		
ıductos.—3,200 metros á S. 15. ..	S.	48,000
n túnel.—335 metros 50 á S. 500..		167,750
CCION DE FIERRO. — *Viaductos y*		
tes de " Girders. "—1,042 metros á		
0.....		832,600
Total.....	S.	3.138,631

illones ciento treinta y ocho mil seiscientos treinta y un soles.
ros accesorios, como la via permanente, ciero de la línea, etc.
n considerar iguales en los dos trabajos.

a, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DEL-
A. WEILER.

TRAZO FINAL.

m del camino.—1.382,196 metros de			
es y terraplenes, á un término me-			
de S. 1.10 cts..... S.	1.461,015		
e rios.—20,000 metros á S. 0.70 cts.	14,000		
ones de cimientos.—2,560 metros á			
).....	25,600		
ones para cimientos de murallas de			
ccion de los rios.—8,280 metros á			
).....	99,560	S.	1.600,175
TERÍA. — *Mampostería en puentes*			
ıductos.—2,600 metros á S. 15.... S.	39,000		
ería en albañales grandes.—990 me-			
á S. 15.....	14,850		
ería en murallas de proteccion con-			
os rios.—14,490 metros á S. 15....	217,350		271,200
CCION DE FIERRO. — *Viaductos y*			
ıtes de " Girders. "—283 metros á			
00.....			226,400
Total.....		S.	2.097,775

illones noventa y siete mil setecientos setenta y cinco soles.
ros accesorios, como la via permanente, cierro de la línea, etc.
n considerar como igual en los dos trazos.

a, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DEL-
A. WEILER.

2ª La supresion de un túnel de 350 metros 50 de longitud, en la milla 43.

3ª En la reduccion del número de puentes en el trazo definitivo, teniendo cuatro menos que en el trazo primitivo.

Estos cambios avaluados como se indica en el presupuesto adjunto dan:

1º Una economía que proviene de los cortes y terraplenes, es de S. 610,066.

Para saber la diferencia que pudiera arrojar, se han calculado las partes originales alteradas, lo mismo que los cambios de los dos perfiles, observando el mismo método para ambos, á fin de que de cualquier diferencia que haya de lo calculado sobre el perfil, á lo hecho sobre el terreno, haya la misma proporcion. En los dos cortes y terraplenes se han calculado con un talud en el original, como en el definitivo, de uno en uno y medio, es decir, para uno vertical, uno y medio horizontal.

2º El trabajo del túnel, segun el presupuesto del trazo definitivo, es de S. 167,750.

3º Al fin de los cuatro puentes del largo de 2.80 metros, que á razon de S. 800 el metro lineal, segun presupuesto primitivo, dan la suma de S. 226,400.

De estè modo, la economía total proveniente de estos cambios indicados, da la suma de S. 1.040,856.

El empresario, en su recurso, dice haber sufrido fuertes pérdidas en la compra del material en el extranjero, que asciende á la suma de £ 900,000, debido á la alza de estos, y porque el Supremo Gobierno no ha podido cumplir con su obligacion de entregar la cantidad citada en debido tiempo.

La Junta Central, señor Ministro, no tiene bastantes documentos, ni cree de su competencia poder informar ó dar su opinion sobre el particular, y por otro lado, el Supremo Gobierno, en vista de los términos de la contrata, de las obligaciones del empresario y de los precios corrientes en Europa y Estados Unidos, decidirá con seguridad sobre el particular.

La contrata no dice nada sobre las precauciones que deben tomarse para las curvas reversas que no impide; mas, la Junta cree de su deber llamar la atencion de US. recomendándole que en caso de que se hiciese algun arreglo con el empresario, se exija que entre las curvas reversas, ponga una tangente de 40 metros á lo mínimum, reuniendo estas con la tangente con curvas parabólicas. El número de estas curvas, sus radios y sitios están en la lista adjunta.

Impuesta la Junta del expediente promovido por los indígenas del tránsito del ferrocarril, encuentra sin razon su recurso y exagerados todos los daños que dicen sufrir, pues hacen presente que tendrán que inmigrar por falta de terreno donde fabricar sus moradas, y quizas creyendo que no serán indemnizados sus daños y perjuicios. — Señor Ministro. — A. WEILER. — EULOGIO DELGADO. — F. ARANCIVIA.

Presupuesto de los cambios de trazo.

TRAZO PRELIMINAR.

Formacion del camino.—1.882,801 metros de cortes y terraplenes á un término medio de S. 1.10 cts	S. 2.071,081	
Excavaciones de cimientos.—1,920 metros á S. 10	19,200	S. 2.090,281

MAMPOSTERÍA. — *Mampestería en puentes y viaductos.*—3,200 metros á S. 15. ..	S.	48,000
Trabajo en túnel.—335 metros 50 á S. 500..		167,750
CONSTRRCCION DE FIERRO. — *Viaductos y puentes de "Girders."*—1,042 metros á S. 800.....		832,600
Total.....	S.	3.138,631

Tres millones ciento treinta y ocho mil seiscientos treinta y un soles.

Los otros accesorios, como la via permanente, ciero de la línea, etc. se pueden considerar iguales en los dos trabajos.

Lima, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DELGADO.—A. WEILER.

TRAZO FINAL.

Formacion del camino.—1.382,196 metros de cortes y terraplenes, á un término medio de S. 1.10 cts.....	S.	1.461,015	
Desvios de rios.—20,000 metros á S. 0.70 cts.		14,000	
Excavaciones de cimientos.—2,560 metros á S. 10.....		25,600	
Excavaciones para cimientos de murallas de proteccion de los rios.—8,280 metros á S. 12.....		99,560	S. 1.600,175
MAMPOSTERÍA. — *Mampostería en puentes y viaductos.*—2,600 metros á S. 15....	S.	39,000	
Mampostería en albañales grandes.—990 metros á S. 15.....		14,850	
Mampostería en murallas de proteccion contra los rios.—14,490 metros á S. 15....		217,350	271,200
CONSTRUCCION DE FIERRO. — *Viaductos y puentes de "Girders."*—283 metros á S. 800.....			226,400
Total.....			S. 2.097,775

Dos millones noventa y siete mil setecientos setenta y cinco soles.

Los otros accesorios, como la via permanente, cierro de la línea, etc. se pueden considerar como igual en los dos trazos.

Lima, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DELGADO.—A. WEILER.

2ª La supresion de un túnel de 350 metros 50 de longitud, en la milla 43.

3ª En la reduccion del número de puentes en el trazo definitivo, teniendo cuatro menos que en el trazo primitivo.

Estos cambios avaluados como se indica en el presupuesto adjunto dan:

1º Una economía que proviene de los cortes y terraplenes, es de S. 610,066.

Para saber la diferencia que pudiera arrojar, se han calculado las partes originales alteradas, lo mismo que los cambios de los dos perfiles, observando el mismo método para ambos, á fin de que de cualquier diferencia que haya de lo calculado sobre el perfil, á lo hecho sobre el terreno, haya la misma proporcion. En los dos cortes y terraplenes se han calculado con un talud en el original, como en el definitivo, de uno en uno y medio, es decir, para uno vertical, uno y medio horizontal.

2º El trabajo del túnel, segun el presupuesto del trazo definitivo, es de S. 167,750.

3º Al fin de los cuatro puentes del largo de 2.80 metros, que á razon de S. 800 el metro lineal, segun presupuesto primitivo, dan la suma de S. 226,400.

De este modo, la economía total proveniente de estos cambios indicados, da la suma de S. 1.040,856.

El empresario, en su recurso, dice haber sufrido fuertes pérdidas en la compra del material en el extranjero, que asciende á la suma de £ 900,000, debido á la alza de estos, y porque el Supremo Gobierno no ha podido cumplir con su obligacion de entregar la cantidad citada en debido tiempo.

La Junta Central, señor Ministro, no tiene bastantes documentos, ni cree de su competencia poder informar ó dar su opinion sobre el particular, y por otro lado, el Supremo Gobierno, en vista de los términos de la contrata, de las obligaciones del empresario y de los precios corrientes en Europa y Estados Unidos, decidirá con seguridad sobre el particular.

La contrata no dice nada sobre las precauciones que deben tomarse para las curvas reversas que no impide; mas, la Junta cree de su deber llamar la atencion de US. recomendándole que en caso de que se hiciese algun arreglo con el empresario, se exija que entre las curvas reversas, ponga una tangente de 40 metros á lo mínimum, reuniendo estas con la tangente con curvas parabólicas. El número de estas curvas, sus radios y sitios están en la lista adjunta.

Impuesta la Junta del expediente promovido por los indígenas del tránsito del ferrocarril, encuentra sin razon su recurso y exagerados todos los daños que dicen sufrir, pues hacen presente que tendrán que inmigrar por falta de terreno donde fabricar sus moradas, y quizas creyendo que no serán indemnizados sus daños y perjuicios. — Señor Ministro. — A. WEILER. — EULOGIO DELGADO. — F. ARANCIVIA.

Presupuesto de los cambios de trazo.

TRAZO PRELIMINAR.

Formacion del camino.—1.882,801 metros de cortes y terraplenes á un término medio de S. 1.10 cts	S. 2.071,081	
Excavaciones de cimientos.—1,920 metros á S. 10	19,200	S. 2.090,281

MAMPOSTERÍA. — *Mampestería en puentes y viaductos.*—3,200 metros á S. 15. ..	S.	48,000
Trabajo en túnel.—335 metros 50 á S. 500..		167,750
CONSTRRCCION DE FIERRO. — *Viaductos y puentes de "Girders."*—1,042 metros á S. 800.....		832,600
Total.....	S.	3.138,631

Tres millones ciento treinta y ocho mil seiscientos treinta y un soles.

Los otros accesorios, como la via permanente, ciero de la línea, etc. se pueden considerar iguales en los dos trabajos.

Lima, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DELGADO.—A. WEILER.

TRAZO FINAL.

Formacion del camino.—1.382,196 metros de cortes y terraplenes, á un término medio de S. 1.10 cts.....	S.	1.461,015	
Desvios de rios.—20,000 metros á S. 0.70 cts.		14,000	
Excavaciones de cimientos.—2,560 metros á S. 10.....		25,600	
Excavaciones para cimientos de murallas de proteccion de los rios.—8,280 metros á S. 12.....		99,560	S. 1.600,175
MAMPOSTERÍA. — *Mampostería en puentes y viaductos.*—2,600 metros á S. 15....	S.	39,000	
Mampostería en albañales grandes.—990 metros á S. 15.....		14,850	
Mampostería en murallas de proteccion contra los rios.—14,490 metros á S. 15....		217,350	271,200
CONSTRUCCION DE FIERRO. — *Viaductos y puentes de "Girders."*—283 metros á S. 800.....			226,400
Total.....			S. 2.097,775

Dos millones noventa y siete mil setecientos setenta y cinco soles.

Los otros accesorios, como la via permanente, cierro de la línea, etc. se pueden considerar como igual en los dos trazos.

Lima, 1º de Marzo de 1873.—FELIPE ARANCIVIA.—EULOGIO DELGADO.—A. WEILER.

2ª La supresion de un túnel de 350 metros 50 de longitud, en la milla 43.

3ª En la reduccion del número de puentes en el trazo definitivo, teniendo cuatro menos que en el trazo primitivo.

Estos cambios avaluados como se indica en el presupuesto adjunto dan:

1º Una economía que proviene de los cortes y terraplenes, es de S. 610,066.

Para saber la diferencia que pudiera arrojar, se han calculado las partes originales alteradas, lo mismo que los cambios de los dos perfiles, observando el mismo método para ambos, á fin de que de cualquier diferencia que haya de lo calculado sobre el perfil, á lo hecho sobre el terreno, haya la misma proporcion. En los dos cortes y terraplenes se han calculado con un talud en el original, como en el definitivo, de uno en uno y medio, es decir, para uno vertical, uno y medio horizontal.

2º El trabajo del túnel, segun el presupuesto del trazo definitivo, es de S. 167,750.

3º Al fin de los cuatro puentes del largo de 2.80 metros, que á razon de S. 800 el metro lineal, segun presupuesto primitivo, dan la suma de S. 226,400.

De estè modo, la economía total proveniente de estos cambios indicados, da la suma de S. 1.040,856.

El empresario, en su recurso, dice haber sufrido fuertes pérdidas en la compra del material en el extranjero, que asciende á la suma de £ 900,000, debido á la alza de estos, y porque el Supremo Gobierno no ha podido cumplir con su obligacion de entregar la cantidad citada en debido tiempo.

La Junta Central, señor Ministro, no tiene bastantes documentos, ni cree de su competencia poder informar ó dar su opinion sobre el particular, y por otro lado, el Supremo Gobierno, en vista de los términos de la contrata, de las obligaciones del empresario y de los precios corrientes en Europa y Estados Unidos, decidirá con seguridad sobre el particular.

La contrata no dice nada sobre las precauciones que deben tomarse para las curvas reversas que no impide; mas, la Junta cree de su deber llamar la atencion de US. recomendándole que en caso de que se hiciese algun arreglo con el empresario, se exija que entre las curvas reversas, ponga una tangente de 40 metros á lo mínimum, reuniendo estas con la tangente con curvas parabólicas. El número de estas curvas, sus radios y sitios están en la lista adjunta.

Impuesta la Junta del expediente promovido por los indígenas del tránsito del ferrocarril, encuentra sin razon su recurso y exagerados todos los daños que dicen sufrir, pues hacen presente que tendrán que inmigrar por falta de terreno donde fabricar sus moradas, y quizas creyendo que no serán indemnizados sus daños y perjuicios. — Señor Ministro. — A. WEILER. — EULOGIO DELGADO. — F. ARANCIVIA.

Presupuesto de los cambios de trazo.

TRAZO PRELIMINAR.

Formacion del camino.—1.882,801 metros de cortes y terraplenes á un término medio de S. 1.10 cts	S. 2.071,081	
Excavaciones de cimientos.—1,920 metros á S. 10.....	19,200	S. 2.090,281

Ferrocarriles de la Quebrada á Cañete y de Tacna á la frontera boliviana.

Concesion para construir el ferrocarril de la Quebrada á Cañete.

Lima, Mayo 27 de 1868.

Visto este expediente y de conformidad con los informes producidos, se concede á D. Enrique Swayne, el que pueda plantificar un ferrocarril, que partiendo de la hacienda denominada la Quebrada, sita en el valle de Cañete, atraviese por la de Casa-Blanca, las tierras conocidas con el nombre de la Playa y termine en el puerto de Cerro Azul, pudiendo ocupar, para dicha obra, la parte de la playa que necesite de libre disposicion y sea del dominio público; entendiéndose que por dicho ferrocarril solo podrá trasportarse los productos de las expresadas haciendas, excepto el caso en que el Gobierno tuviere necesidad de conducir artículos de pertenencia del Estado, cuyo trasporte será gratis, segun lo ofrece Swayne.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—La Fuente.

Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera boliviana.

EL CIUDADANO JOSE BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando:

1º Que las poblaciones del departamento de Moquegua han sido arruinadas por el terremoto del 13 de Agosto de 1868;

2º Que el medio mas expedito por ahora de procurar el restablecimiento de dichos pueblos, en que existen grandes veneros de riqueza, es la plantificacion de ferrocarriles que faciliten el movimiento de los capitales y el comercio con Bolivia;

3º Que con tal propósito deben hacerse los estudios respectivos, á fin de determinar la línea mas fácil, económica y conveniente;

Ha dado la ley siguiente:

Art. único. Autorízase al Poder Ejecutivo; para que mande hacer

Accédese á la solicitud de D. Enrique Meiggs sobre estaciones.

Lima, Diciembre 18 de 1873.

Visto este expediente que ha iniciado D. Enrique Meiggs, empresario de los ferrocarriles de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, con el fin de que se le permita reducir las estaciones de Puno y del Cuzco, en beneficio de la Juliaca, que debe ser la principal por hallarse este lugar situado en la bifurcacion de ambas líneas, y de que se le autorice para construir otra nueva intermedia, no considerada en su contrata, en el punto denominado Vincacaya á 100 millas próximamente de Arequipa; de conformidad con el dictámen de la Junta Central de Ingenieros, accédese á lo que se solicita, con las condiciones siguientes: 1ª Que de estas variaciones no resulte gravámen para el Estado; 2ª Que las aludidas estaciones se construyan de ladrillo y piedra; 3ª Que antes de ejecutarse las obras, el empresario presente los planos correspondientes para su exámen por el Gobierno.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — Rosas.

Adelanto hecho por trabajos.

Lima, Marzo 18 de 1874.

Visto este oficio de la Junta Central de Ingenieros en que consulta sobre el modo cómo deberá interpretar el final del artículo 4º del decreto de 14 de Enero último, por el que se resolvieron las diversas cuestiones relativas á pagos de trabajos de los ferrocarriles en construccion, á cargo de D. Enrique Meiggs; absuélvese dicha consulta en el sentido de que todo lo que hasta ahora se ha satisfecho á ese empresario por los kilómetros de terraplen concluidos en el camino de Juliaca al Cuzco, sobre los 25,596 soles 6 cts. en que se ha apreciado cada uno de dichos kilómetros, debe considerarse como adelanto hecho á cuenta del valor de los demas trabajos de la via, cuyo adelanto comenzará á descontarse desde el primer kilómetro de enrieladura que ejecute.

Regístrese, comuníquese y archívese agregado á sus antecedentes. — Rúbrica de S. E. — Rosas.

Se aprueba el plano de la estacion de Puno.

Lima, Agosto 22 de 1874.

Visto el presente recurso de don Enrique Meiggs, contratista de los ferrocarriles de Cuzco y Puno, acompañando, para la aprobacion del Gobierno, el plano segun el cual debe edificarse la estacion de esta última ciudad, y pidiendo se le permita emplear en la construccion el material que en dicho plano se indica, esto es, la calamina y madera para algunos edificios y el ladrillo ó piedra para los demas, á fin de compensar con esta combinacion del material, el gravámen que le impone la creacion de la estacion de Vincacaya y demas modificaciones hechas en beneficio de las líneas de su cargo; y teniendo en consideracion lo expuesto por la Junta Central de Ingenieros en el precedente informe; adóptase el plano presentado, que queda aprobado en cuanto á la distribucion y dimension de los edificios: y en lo que respecta al material que en ellos deba emplearse, estése á lo resuelto por decreto supremo de 18 de Diciembre de 1873, cuya segunda condicion establece, que la estacion de Puno se fabrique de piedra ó ladrillo.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Riva-Aguero.

Ferrocarriles de la Quebrada á Cañete y de Tacna á la frontera boliviana.

Concesion para construir el ferrocarril de la Quebrada á Cañete.

Lima, Mayo 27 de 1868.

Visto este expediente y de conformidad con los informes producidos, se concede á D. Enrique Swayne, el que pueda plantificar un ferrocarril, que partiendo de la hacienda denominada la Quebrada, sita en el valle de Cañete, atraviese por la de Casa-Blanca, las tierras conocidas con el nombre de la Playa y termine en el puerto de Cerro Azul, pudiendo ocupar, para dicha obra, la parte de la playa que necesite de libre disposicion y sea del dominio público; entendiéndose que por dicho ferrocarril solo podrá trasportarse los productos de las expresadas haciendas, excepto el caso en que el Gobierno tuviere necesidad de conducir artículos de pertenencia del Estado, cuyo trasporte será gratis, segun lo ofrece Swayne.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—La Fuente.

Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera boliviana.

EL CIUDADANO JOSE BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando:

1º Que las poblaciones del departamento de Moquegua han sido arruinadas por el terremoto del 13 de Agosto de 1868;

2º Que el medio mas expedito por ahora de procurar el restablecimiento de dichos pueblos, en que existen grandes veneros de riqueza, es la plantificacion de ferrocarriles que faciliten el movimiento de los capitales y el comercio con Bolivia;

3º Que con tal propósito deben hacerse los estudios respectivos, á fin de determinar la línea mas fácil, económica y conveniente;

Ha dado la ley siguiente:

Art. único. Autorízase al Poder Ejecutivo; para que mande hacer

los estudios, verificar los trabajos, y formar el presupuesto de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia atravesando los valles de Sama, Locumba, Moquegua y parte del territorio del departamento de Puno, á cuyo efecto invertirá las sumas necesarias.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dada en la sala de sesiones en Lima á 28 de Enero de 1869.—JOSÉ RUFINO ECHENIQUE, Presidente del Senado.—JUAN OVIEDO, Presidente de la Cámara de Diputados.—FRANCISCO CHAVEZ, Secretario del Senado.—P. BERNALES, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.—Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 28 de Enero de 1869.—JOSÉ BALTA.—P. GALVEZ.

Nombrase una comision científica para estudiar el trazo.

Lima, Enero 8 *de* 1870

Considerando, que autorizado el Gobierno por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, para procurar por todos los medios posibles, la plantificacion de todas las vias férreas que crea conveniente establecer, una vez conocida su utilidad y practicabilidad: que el modo mas seguro y positivo de contribuir al desarrollo comercial de los pueblos, es, facilitándoles la exportacion de sus importantes producciones, á fin de que contribuyan á formar la riqueza nacional; que una vez unida la ciudad de Tacna con la frontera de Bolivia, por el sitio que sea mas conveniente, inclinándose al sur, en cuanto sea posible, reportará dicho departamento, todas las ventajas y beneficios que redundan por medio de la fácil comunicacion con los grandes centros comerciales: y que iguales ventajas reportará la ciudad de Moquegua, uniéndola con el puerto de Ilo, se resuelve: que una comision compuesta del ingeniero en jefe, D. Alejandro M. Guido de Vigneau y los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego de verificar los estudios preliminares y definitivos, levantando al efecto los respectivos trazos, planos y perfiles y formando los presupuestos de las referidas vias férreas.—Aplíquese el gasto á la partida 855 pliego 1º del Presupuesto general.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—DORADO.

Autorizacion á D. E. Meiggs, para hacer los estudios.

Lima, Enero 12 *de* 1870.

Vista la anterior propuesta de D. Enrique Meiggs y estando dispuesto por decreto de 8 del presente, el que se verifiquen los estudios preliminares y definitivos, levantándose al efecto los respectivos planos y formando los presupuestos de las líneas férreas de Tacna á las fronteras de Bolivia y de Moquegua al puerto de Ilo; acéptase la referida propuesta en los mismos términos que se le concedió para verificar los de Jauja y cuyo tenor es el siguiente:

1º El Supremo Gobierno autoriza á D. Enrique Meiggs, para que pueda hacer los estudios de los ferrocarriles mencionados, suministrándole todas las facilidades que sean necesarias.

2º El citado proponente hará practicar los referidos estudios á su costa y empleando los ingenieros contratados por él.

3º Un ingeniero del Estado intervendrá en los trabajos, con el objeto de que se llenen los deseos del Gobierno.

4º Los estudios y planos quedadarán terminados dentro de ocho

meses, despues de aceptadas estas bases ó antes si fuere posible.

5º Terminados los estudios y los planos, el proponente se compromete á ponerlos á disposicion del Gobierno, á fin de que pueda contratar con él, ó con quien lo represente de un modo legal, la construccion de los ferrocarriles mencionados, ó que convoque cualquiera empresario en los términos que tenga á bien, ó haga de dichos estudios y planos el uso que crea mas conveniente.

6º Se someterá la valorizacion de los gastos hechos de los estudios y planos, á una junta de ingenieros de la confianza de ambas partes, y el proponente será indemnizado de su valor, para el caso de que el Gobierno no contrate con él ó con su representante, la construccion de los mencionados ferrocarriles, sin que pueda impedir que el Gobierno haga uso de dichos estudios y planos desde el momento en que estén terminados. Si se contratasen los ferrocarriles referidos con el proponente ó con su representante, el valor de los estudios será considerado como parte de la obra.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene el otorgamiento de la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—DORADO.

Bases para el contrato.

Lima, Junio 8 de 1870.

En virtud de lo dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre del 64 y 13 de Enero del 69, por las que se autoriza al Ejecutivo para el establecimiento de ferrocarriles en la República, una vez conocida su utilidad y practicabilidad y estando terminados los estudios que por decreto de 8 de Enero último se mandaron practicar entre la ciudad de Tacna y las fronteras de Bolivia y los de Ilo á Moquegua, se resuelve: que se admitan propuestas cerradas para la construccion de los citados ferrocarriles por el término de 30 dias; debiendo los proponentes presentar por separado dichas propuestas al Ministerio del ramo, acompañando una garantía de 500,000 soles para la primera y 200,000 soles para la segunda, á satisfaccion del cajero fiscal de este departamento, y sujetarse á las bases y especificaciones siguientes:

LINEA DE TACNA Á LA FRONTERA DE BOLIVIA.

A. *Formacion del camino.*

1º Los terraplenes tendrán 15 piés ó sea 4.6 metros de ancho al nivel de formacion, con chaflanes que deben variar segun la clase del terreno, es decir:

En terreno duro, greda ó cascajo 1 á 1½.

En tierra blanda cascajo fino 1 á 1¾.

En arena 1 á 2.

2º Las excavaciones ó cortes tendrán 18 piés ó sea 5.5 metros de ancho al nivel de formacion con los chaflanes siguientes:

En roca dura y conglomerato á polmo 1 á ¼.

En cascajo grueso, greda ó tierra dura 1 á 1.

En arena, cascajo muy suelto y tierra blanda 1 á 1½ ó 1 á 2.

3º Los socavones tendrán 5.8 metros (ó sea 19 piés) de alto hasta la parte superior de la bóveda y 5.5 metros de ancho al nivel de formacion en roca viva. Si la blandura del terreno exige la construcion de un arco de piedra ó ladrillo, tendrá este la forma de un semicírculo sostenido por paredes derechas hasta la altura de 11 piés.

4º La mampostería en los puentes y viaductos expuesta á la accion del agua, será sentada en cimiento romano; el restante de la albañilería será basado en cal, sea de piedra canteada, bruta ó arreglada á martillo.

Albañales de poca altura y de claros pequeños, como igualmente las murallas de retencion al pié de terraplenes en faldas escarpadas, serán de piedra seca, y solo en ca-

sos excepcionales ó cuando sus claros ó sus alturas pasen de 2 á 3 piés, serán construidos de piedras brutas ó de ladrillos con cal.

Las murallas de proteccion en rios ó pantanos y los refuerzos interiores detras de las murallas de los estribos, serán de piedras sueltas; y solo en casos excepcionales se harán de albañilería de piedras brutas, basadas en cal y cimiento hidráulico.

Puentes, desagües y albañales de 1 á 2 piés de claro, serán cubiertos de planchas de fierro ó de piedras chatas, ó se harán de cañería de fierro ó de barro de 6' hasta 1' 6' de diámetro.

En lugares á donde la cantidad de agua es insignificante y no pueda dañar la solidez del terraplen, se amontonarán piedras sueltas que permitan la libre filtracion del agua. A estos albañales se les da el nombre de albañales de filtracion, y serán construidos en los lugares indicados en el perfil y plano de la via proyectada. La capa de piedras tendrá generalmente 5' 0' de alto y 10 ó 12 piés de ancho, atravesando el terraplen en toda su extension.

Los puentes chicos serán de arcos en el caso que sus claros no pasen de 10 piés, ó sea 3 metros, y serán construidos de mampostería de piedra con cal ó de ladrillo, mientras que los puentes de mayores dimensiones serán construidos enteramente de mampostería de piedra ó ladrillo, sentada en cal con una superestructura de fierro del sistema tubular (ó plategirder) ó de madera. En viaductos de considerable altura y puentes muy elevados se emplearán machones de tubos de fierro, ó de una combinacion de *Vand Iron*. En casos excepcionales solamente será la superestructura de madera ó de una combinacion de madera con fierro.

5º La gradiente máxima será de 3 ‰ en curvas de menos 300 metros de radio y el 4 ‰ en las tangentes. El radio mínimum de las curvas será de 200 metros, pudiendo reducirse en casos excepcionales á 106 metros de radio.

6º En los lugares á donde la línea férrea cruce caminos públicos ó vecinales, se harán los pasajes á á nivel con las ranflas y barreras precisas para la comodidad y seguridad del tráfico público.

7º En los terrenos cultivados se encerrará el camino por murallas de adobes, de piedras brutas con barro ó de alambre.

8º Las zanjas laterales que acompañan, tanto los cortes como terraplenes, llevarán las aguas por los puentes ó desagües de uno al otro lado del camino.

9º Los puentes serán del sistema tubular (plategirder system.)

B. *La via permanente.*

1º El lastre tendrá un pié de espesor desde el nivel de formacion hasta la parte superior del durmiente; 12 piés, ó sea 3.7 metros, en la corona con chaflanes de 1 á 1½ y se compondrá de cascajo fino ó de los desperdicios de los cortes en roca.

2º El ancho entre los rieles (guage) será 4, 8½.

3º La forma del riel de fierro será de T igual á la del de Arequipa á Puno: su peso 63 libras por yarda.

4º La union de los rieles entre sí se efectúa por un par de planchas de fierro dulce de 20 libras (fishplates) ligadas con cuatro tornillos de 0.022 metros de diámetro.

5º Los cambios y cruceros como las puntas, serán de acero de Bessemer.

6º Los pernos (spikes) serán de peso de 0.6 libras y hechos por máquina.

7º Los durmientes tendrán 2.80 metros de largo, 0.20 metros de ancho por 0.13 de espesor; serán de alerce, ciprés ó pino de California y se colocarán á 0.75 metros de centro á centro.

8º El contratista sin aumentar la gradiente máxima, ni disminuir el radio mínimum de las curvas,

podrá separarse de la direccion de la via que designa el plano, y solo con el objeto de facilitar, en cuanto sea posible, la entrada de la línea del valle de Tacna, si se encontrase medio de conseguirlo.

C. *Estaciones.*

Los edificios en las estaciones ó paraderos y los estanques, serán de sencilla pero de sólida construccion, y adecuados á los precios que se han fijado en el presupuesto. Las murallas de los edificios principales serán de adobe con techos de zinc, forrados con madera por el lado interior; otras serán enteramente de fierro.

Los edificios de menor importancia serán construidos de madera cubiertos con planchas de fierro acanalado.

Para satisfacer las exigencias del tráfico se necesitan las siguientes estaciones:

1º Una estacion completa en Tacna, es decir:

Una maestranza.

Bodegas 80 metros por 20 metros de ancho.

Galpon para 12 locomotoras.

Idem para 120 carros.

Edificio para el jefe de la estacion.

Idem para los demas empleados.

Canchas 40 metros por 15 metros de ancho.

Estanques de capacidad de 4,000 piés cúbicos.

Tornamesa de fierro de 16 metros de diámetro.

Carpintería y herrería.

Cocinas, boletería y balanza.

Salon amueblado de 1ª y 2ª clases para pasajeros.

Galpon de compostura de wagones y carros.

Una oficina para telégrafo.

Ranflas para el embarque de caballos y ganado.

Una mesa de 100 metros de largo por 5 de ancho.

Lugares secretos para ambos sexos.

2º Estanque en la travesía del rio de Tacna con todos los aparatos necesarios para surtir la máquina con agua, y conteniendo 4,000 piés cúbicos de agua.

Ademas una casita de tablas para los empleados.

3º Un estanque de igual clase como el anterior y una casita para los empleados, puestos en el pasaje de la línea del estero ó rio de Palca.

4º Estacion de Huaylillas conteniendo:

Un edificio para el jefe de la estacion y demas empleados.

Una tornamesa de 16 metros de diámetro.

Un estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañería precisa para conducir el agua de las vertientes vecinas á la estacion y al depósito.

Una bodega pequeña de 20 metros por 10 metros de ancho.

Un depósito para carbon.

Una cancha de 30 metros por 10 metros de ancho.

Una oficina para telégrafo.

5º Un estanque auxiliar cerca de la laguna blanca con una casita para empleados.

6º Estacion final en la frontera de Bolivia, conteniendo:

Un galpon para composturas lijeras de máquinas y carros.

Idem para 4 máquinas.

Idem para 60 carros.

Un edificio para el jefe de la estacion.

Idem para los demas empleados.

Canchas de 100 metros por 15 de ancho.

Bodegas de 100 metros por 20 de ancho.

Un estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañería precisa para la conduccion del agua á la estacion y un depósito.

Tornamesa de 16 metros de diámetro.

Oficinas, boletería, salones para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

Un gran depósito para carbon cubierto con techo de zinc.

Una balanza para pesar carros cargados.

Una oficina para telégrafo.

Lugares secretos para ambos sexos, etc.

Un hotel decente que se podrá construir por cuenta de la empresa ó de un especulador.

Todas las estaciones serán cerradas por murallas de adobe, ó de planchas de zinc, teniendo las puertas necesarias para la entrada y salida de los trenes y otra para el tráfico de carretas ó mulas.

D. *Equipo del camino ó material rodante.*

16. Locomotoras de peso de 35 toneladas, cilindros de 18 pulgadas de diámetro y 24 de manga, con tres pares de ruedas motrices de 46" de diámetro capaces de arrastrar 50 toneladas de peso neto en la gradiente mínima de 3 ‰ en curvas de 106 metros de radio mínimum. Velocidad mínima en subida 10 millas por hora.

Ocho coches para pasajeros de 1ª clase.

Diez y seis idem 2ª clase.

Sesenta carros de carga (housecars.)

Sesenta idem de plataforma.

Seis idem equipaje (cerrados.)

Seis idem de mano.

Ocho idem para conduccion de ganados.

Dos carros á vapor (steamers) capaces de arrastrar 5 toneladas de peso neto en gradiente de 3 ‰ y de 106 metros de radio mínimum. El carácter del material rodante será del sistema americano (trucks and chilled wheels.)

LÍNEA DE ILO Á MOQUEGUA.

A. *Formacion del camino.*

A este respecto se fijan las mismas nueve bases que antes se ha señalado para el ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

B. *La via permanente.*

En este capítulo se designan igualmente las mismas siete primeras bases fijadas anteriormente para el indicado ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

C. *Estaciones.*

Los edificios en las estaciones ó paraderos y los estanques se construirán de los mismos materiales señalados para el ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia.

Para satisfacer las exigencias del tráfico se necesitan las siguientes estaciones:

1º Una estacion completa en Tacocho, conteniendo:

Una maestranza completa.

Bodegas de 50 metros por 15 metros de ancho.

Galpon ó rotonda para 8 locomotoras.

Id. para 60 carros.

Edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los demas empleados.

Canchas de 43 metros por 10 metros de ancho.

Estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos de agua.

Tornamesa de fierro de 16 metros de diámetro.

Carpintería y herrería.

Galpon para compostura de wagones y carros.

Oficina, boletería y balanza.

Salones amueblados de 1ª y 2ª clase para pasajeros.

Oficina para el telégrafo.

Ranflas para el embarque de ganado y caballos.

Una vereda de 50 metros por 5 metros de ancho.

Lugares secretos para ambos sexos.

2º Un estanque auxiliar en Pedregales con una casita para los empleados y un depósito de agua de 4,000 piés cúbicos de capacidad.

3º Estacion del Conde, conteniendo:

Una bodega pequeña de 20 metros por 10 metros de ancho.

Un estanque de fierro de 4,000 piés cúbicos de agua.

Casa de empleados y jefe de estacion con las oficinas de boletería y salones precisos.

Una oficina para telégrafo.

4º Dos paraderos entre el Conde y Moquegua, compuesto cada uno de un desvio de 200 metros de largo, una casita para los empleados y un galpon de 20 metros por 10 de ancho.

5º Estacion final de Moquegua, conteniendo:

Un galpon para composturas ligeras de locomotoras, wagones y carros.

Una rotonda ó galpon para 4 máquinas.

Id. para 40 carros.

Un edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los empleados.

Canchas de 30 metros por 10 de ancho.

Un estanque de fierro de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañería precisa para la conduccion del agua.

Una tornamesa de 16 metros de diámetro.

Bodegas de 60 metros por 15 de ancho.

Oficina telegráfica.

Oficina, boletería, salones amueblados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

Una balanza.

Lugares secretos para ambos sexos.

Todas las estaciones serán cercadas por murallas de adobe ó de planchas de fierro acanalado, teniendo las puertas necesarias para la entrada y salida del tren y otras para el tráfico de carretas y mulas.

D. *Equipo del camino ó material rodante.*

Ocho locomotoras de peso de 30 toneladas, con 3 pares de ruedas motrices 4' 6" de diámetro, cilindros de 16 pulgadas de diámetro y 24 pulgadas de manga, capaces de arrastrar trenes de 50 toneladas de peso neto en subida, por gradientes de 3 ℘ y curvas de 120 metros de radio mínimo con la velocidad de 15 millas por hora.

Seis wagones para pasajeros de 1ª clase.

Diez wagones para pasajeros de 2ª

Veinte carros de carga (housecars.)

Veinte idem de plataforma.

Cuatro idem de equipajes (cerrados.)

Cuatro idem de mano.

Seis idem para conduccion de caballos y ganados.

Dos idem á vapor (steamcars) capaces de arrastrar 4 toneladas de peso neto por gradientes de 3 ℘ y curvas de 130 metros de radio mínimum.

El carácter del material rodante será del sistema americano (*trucks* and chilled wheels.)

E. En el puerto de Pacocha se prolongará el muelle existente 30 metros dentro del mar, dándole la forma de martillo en su extremidad y una anchura de 10 metros.

F. Un telégrafo de 95 kilómetros acompañará la via en toda su extension.

G. *Prevenciones generales para ambas líneas.*

1º Todo el material que se emplee en la construccion de ambas líneas, y en los puentes, estaciones, y material rodante, será de la mejor clase.

2º Los planos detallados de construccion, de estaciones, el trazo de las obras de arte, la via, su verdadero término en la frontera, para el ferrocarril de Tacna, que es al frente del tambo de Visvire, junto al rio de Codpa y todas las cuestiones referentes á la parte profesional del camino durante su ejecucion, serán sometidas al juicio y aprobacion del Gobierno, prévio informe del ingeniero inspector que se nombre al efecto; igual prevencion se observará en el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

El mismo ingeniero inspector velará por el estricto cumplimiento de las diversas condiciones que se estipulen y es responsable por la solidez y buena ejecucion de todos los trabajos.

3º Los trabajos deberán comenzar dos meses despues de firmado

el contrato y la línea será entregada al Supremo Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que sea aceptada, quedando á beneficio del Tesoro Nacional, en caso de falta, la garantía prestada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

4º El Gobierno aceptará la propuesta que sea mas conveniente, en vista de las garantías y seguridades que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de dichas obras; previniéndose que vencido el término de los 30 dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á las dos de la tarde á la apertura de las mencionadas propuestas en el salon de su despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los interesados.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Aviso oficial.

En cumplimiento del supremo decreto anterior se previene que el término para presentar las propuestas relativas á la construccion de los ferrocarriles comprendidos entre la ciudad de Tacna á las fronteras de Bolivia y del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua, se vence el Juéves 7 de Julio próximo, dia en que tendrá lugar la apertura de las referidas propuestas.

Lima, Junio 8 de 1870.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Concesion.

Lima, Julio 25 de 1870.

Vista la propuesta que hace Don Juan Davies Campbell, socio representante de la casa de Hainsworth y Cª, de Tacna, y D. Cárlos Ochsenins, apoderado de E. Eslanger y Cª, de Paris, para plantificar por su cuenta un ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia, y considerando: que el Gobierno por decreto de 8 de Junio último, convocó propuestas para la construccion de una via férrea, y publicados los respectivos avisos, se presentaron varias solicitudes para hacer la obra por cuenta del Estado: Hainsworth y Cª y Eslanger y Cª por medio de sus respectivos representantes, ofrecen hacer ese mismo camino sin gravámen ninguno para el Fisco, limitándose á pedir un simple permiso para su construccion: que el Gobierno no debe usar de la autorizacion que le conceden las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 13 de Enero de 69, para mandar construir ferrocarriles en la República por cuenta del Estado, sino en el caso de que no haya una empresa particular que los haga por su propia cuenta, de conformidad con lo acordado por el Consejo de Ministros: accédese á la enunciada propuesta de Hainsworth y Cª y E. Eslanger y Cª para hacer el ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia, de mocion á vapor, bajo la bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno faculta á Hainsworth y Cª y á Eslanger y Cª para que organicen una sociedad anónima que se proponga construir el ferrocarril, que partiendo de Tacna, termine en las fronteras de Bolivia, en el punto mas conveniente á los intereses de la empresa, siempre que este no se halle á mas de tres leguas al norte del pueblo de Charaña.

2ª La empresa se denominará Ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, y las obligaciones de ella, en cuanto á la construccion del camino, recaerán sobre los proponentes Hainsworth y Cª y Eslanger y Cª, á quienes el Gobierno exigirá su cumplimiento, pudiendo ellos organizar la sociedad en el tiempo y forma que creyesen conveniente.

3ª Los trabajos comenzarán precisamente dentro de diez y ocho meses de firmada la escritura, de

manera que la línea se halle expedita para el tráfico.

4ª La propiedad absoluta y perpétuo dominio de la línea, pertenecerán á Hainsworth y Cª y á Eslanger y Cª ó á la sociedad que ellos organicen.

5ª El camino será construido con la solidez y perfeccion necesarias para la comodidad y seguridad de los pasajeros y conduccion de la carga, empleándose los materiales que generalmente se acostumbran en los ferrocarriles de Inglaterra y Estados Unidos de América.

6ª El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él, antes de que se entregue al tráfico público por los ingenieros de Estado, que al efecto comisione, á fin de asegurarse de que la línea está construida con toda la solidez precisa y con arreglo á los últimos adelantos, sin cuyo requisito no podrá entregarse al tráfico público.

7ª El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos de propiedad nacional que necesitase para la plantificacion de la línea, sus estaciones, depósitos, almacenes y demas dependencias, y en cuanto á los terrenos de municipalidades, de beneficencia, de particulares ó de cualquier corporacion que necesitase la empresa para el mismo objeto de plantificar la línea y sus dependencias, el Gobierno le facilitará su adquisicion por la expropiacion de ellos conforme á las leyes.

8ª Se importará libre de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje durante los seis años que debe tardar la construccion de la línea:

1º Las locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y materiales que empleen para su construccion, conservacion y reparacion:

2º Rieles, planchas de ligadura, pernos, durmientes y en general todo lo relativo á la sobrestructura del camino:

3º Materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerías, como son fierro de todas clases y formas, maderas etc.

4º Las máquinas que se necesiten para la formacion y sostenimiento de la maestranza y talleres, inclusas las herramientas y útiles que en ellos se empleen:

5º Combustible de todas clases, forraje, aceite para las máquinas y locomotoras.

9ª Sobre todos los artículos que se importen libres de derechos, el Gobierno se reserva la facultad de dictar las providencias que estime convenientes para asegurarse de la aplicacion de esos objetos.

10. El Gobierno proporcionará á la empresa, al precio corriente en plaza, la pólvora de mina que necesitase y si no se le pudiese proporcionar, permitirá su introduccion del extranjero, libre de todo derecho, con las precauciones que tenga á bien dictar.

11. La empresa podrá introducir trabajadores del extranjero para la construccion de la línea y el Gobierno hará cumplir los contratos que con ellos celebre conforme á las leyes del país.

12. Los empleados, trabajadores y operarios de la línea estarán exentos del servicio militar, excepto los peruanos en caso de guerra nacional ó extranjera.

13. La empresa podrá servirse de su propios empleados y trabajadores para el desembarque en Arica de los materiales destinados á la construccion de la línea y sus dependencias, sujetándose á los reglamentos de puerto y aduana.

14. No se exigirá á la empresa, durante el término de noventa y nueve años, ninguna otra contribucion que las que las leyes impongan en general á los ferrocarriles de propiedad privada, y las escrituras que se otorguen, tanto por la presente concesion, como por la formacion de la sociedad anónima, estarán libres del derecho de timbres.

15. El ancho de la via será cuando menos de tres piés seis pulgadas inglesas, pudiendo aumentarse hasta cuatro piés ocho y media pulgadas si la empresa lo estima conveniente, consultando en todo caso la comodidad y seguridad de los pasajeros y del servicio público en general.

16. La empresa no está obligada á adoptar la línea y trazo que resultan de los estudios practicados por mandato del Gobierno, sino que puede adoptar estos ó los que sus propios estudios demuestran ser mas ventajosos, pudiendo, si lo estima conveniente, ascender á la cordillera por la ruta de Sama, Cosuca, Tarata, Palca, Yungani ó las inmediaciones de cualquiera de estos puntos.

17. La empresa conducirá gratis la balija del correo y la correspondencia del Estado; y por la mitad de los precios de tarifa las tropas, jefes, oficiales y empleados públicos que viajen en comision del servicio. Los efectos ó artículos pertenecientes al Estado, los conducirá tambien por la mitad de los precios que señala la tarifa.

18. La empresa fijará la tarifa de fletes y pasajes, regulándola en centavos de sol por milla y sometiéndola á la aprobacion del Gobierno.

19. El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, esté ó no concluido, por el precio de tasacion que se fijará por peritos que nombrarán el Gobierno y la empresa.

20. La venta ó trasferencia de la línea á otra empresa no podrá hacerse sin prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno, quien se reserva el derecho de sustituirse al comprador por el mismo precio, y en ningun caso podrá trasferirse la propiedad del camino á ningun Gobierno ó Estado extranjero.

21. En caso de guerra interior ó exterior, el Gobierno tendrá derecho de tomar respecto del camino todas las medidas que estime convenientes, sin que la empresa tenga derecho de exigir indemnizacion alguna á causa de ellas.

22. La empresa se considerará siempre nacional y cualquiera cuestion relativa á ella será resuelta definitivamente por los tribunales de la República. Lo mismo queda establecido respecto de cualquier individuo ó asociacion á quien la actual empresa trasfiera sus derechos.

23. La empresa queda sujeta en todo á las leyes y reglamentos de policía y seguridad que se dicten respecto de los ferrocarriles.

24. Si fuese necesario construir otra línea que atraviese la que por el presente se concede, la empresa no podrá impedir que sus rieles sean cortados por los de la nueva via.

25. Los cercos, puentes, caminos y canales públicos ó privados que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que los caminos queden expéditos, y que no se entorpezca el tráfico ni sufran daño alguno los propietarios. Pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para que prévia aceptacion de los proponentes se otorgue la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese. — Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

La Municipalidad urge por la construccion del camino.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA.

Tacna, Abril 15 *de* 1871.

Señor Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

La Honorable Municipalidad de esta provincia ha puesto en manos de esta Prefectura las proposiciones que encontrará US. adjuntas á este oficio, presentadas por dos de sus regidores y aprobadas por unanimidad por el cuerpo municipal. La una tiende á solicitar del Supremo Gobierno la pronta construc-

cion de la iglesia Matriz de esta ciudad, conforme está mandado por ley de 26 de Enero del corriente año, y la otra á manifestar la necesidad que hay de asegurar de un modo positivo la construccion del ferrocarril de esta ciudad á la frontera de Bolivia.

Siendo, pues, estas solicitudes muy favorables para el porvenir y prosperidad de estos pueblos, me permito recomendarlas á la consideracion de US. dignándose someterlas al conocimiento de S. E. el Presidente, á fin de que tengan una favorable acojida, por ser ellas el eco fiel de este departamento.

Dios guarde á US.—MIGUEL VALLE-RIESTRA.

PROPOSICION.

Los regidores que suscriben presentan el proyecto siguiente:

Considerando:

Que la inmediata realizacion del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia es una de las mas vitales exigencias del porvenir del departamento, por cuanto en la época actual, no es dable esperar ningun crecimiento en el comercio, que es la principal fuente de riqueza de estos pueblos, si no se perfeccionan los medios de comunicacion con el interior;

La Municipalidad acuerda:

Facultar al señor Alcalde para que se dirija á la Prefectura del departamento, pidiéndole haga presente al Gobierno lo necesario que es el que se principie el ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, en el curso del presente año, y suplicándole al mismo tiempo que para obtener la realizacion de las aspiraciones de Tacna, se digne S. E. el Presidente de la República, caso que no pudiera hacerlo de cuenta del Estado, hacer uso de las facultades de que le ha investido la ley de 23 de Enero del presente año, para la proteccion y fomento de esta clase de obras.

Pide dispensa de todo trámite.

Tacna, Abril 12 de 1871.—P. P. COLLASOS.—MARIANO SIÑA.

El Gobierno toma acciones en la empresa.

Lima, Diciembre 13 de 1871.

Vista la solicitud del representante de los empresarios del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, por lo que solicita que el Gobierno tome doce mil acciones en esa empresa de á cien libras esterlinas; y teniendo en consideracion que aun no se han comenzado los trabajos de esa obra, á causa de no haberse cubierto todas las acciones por la crisis comercial que la guerra ha producido en Europa: que el Gobierno cree conveniente adoptar todas las medidas que estén en la esfera de sus atribuciones para obtener que se realice esa obra, llamada á dar un poderoso impulso al comercio y á la industria del departamento de Moquegua; y á estrechar las relaciones de amistad que ligan al Perú con la vecina República de Bolivia: que las acciones que el Gobierno tome en esa empresa deberán rendir al Estado beneficios que constituyan una renta permanente con que atender en parte á las necesidades públicas: con el voto unánime del Consejo de Ministros; accédese á dicha solicitud, y en su consecuencia, el Gobierno toma en la empresa del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, acciones por el valor de de un millon doscientas mil libras esterlinas, bajo las condiciones siguientes:

1ª La compañía mixta del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, se organizará en Lóndres con un capital efectivo de tres millones seiscientas mil libras esterlinas, dividido en acciones de cien libras esterlinas, ó sean treinta y seis mil acciones.

2ª El Supremo Gobierno del

Perú toma por su cuenta la tercera parte del capital expresado de tres millones seiscientas mil libras esterlinas, constituyéndose accionista de dicha empresa por la suma efectiva de un millon doscientas mil libras esterlinas, representadas por doce mil acciones. La compañía ofrecerá en venta en el Perú tres mil acciones, y las restantes se colocarán en Lóndres ó en otros mercados. Si despues de seis meses de puestas á disposicion del público las acciones destinadas al Perú, quedaren algunas sobrantes, la compañía podrá colocarlas donde tuviere por conveniente.

3ª El Gobierno constituirá en Lóndres un agente especial para que represente sus derechos en la compañía y concurrirá á la formacion de los estatutos de ella. Dicho agente será miembro del Directorio y representará en él la tercera parte del número total de votos.

4ª El nombramiento del banquero de la empresa, se hará por el Directorio; dicho banquero será responsable directamente al Gobierno por el valor de los dividendos que abone á cuenta de sus acciones.

5ª Desde ahora se establece como base para la organizacion de la compañía que el pago de las acciones se hará por dividendos de 5 ₱ que el Gobierno abonará sin premio ni comision alguna, al mismo tiempo que los demas accionistas que representen las otras dos terceras partes del capital, á medida que la prosecucion de los trabajos lo demanden y cuando el Directorio los pida, debiendo abonar todos los accionistas el primer dividendo al tiempo de inscribirse. En consecuencia, el Gobierno, luego que tenga aviso oficial de estar abierta la suscripcion, girará por la suma de sesenta mil libras, valor de la primera armada, á favor de los contratistas, debiendo depositarse esa cantidad en el banco de la empresa, á disposicion del Directorio. Los demas dividendos se abonarán por el agente financiero de la República en Lóndres, cuando el Directorio los pida, siendo entendido que el retardo de cualquier accionista en el pago de sus dividendos, se penará de la manera que determinen los estatutos.

6ª La compañía del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, se encargará de la construccion de la via, almacenes, depósitos, maestranza y demas dependencias, con el equipo y materias rodantes necesarias para el tráfico, todo por la suma de tres millones seiscientas mil libras esterlinas, á que asciende el capital de la sociedad, siendo entendido que si el costo de la obra fuere mayor, la compañía no tendrá derecho para exigir al Gobierno del Perú ninguna erogacion suplementaria sobre el millon doscientas mil libras esterlinas, valor de las acciones que este toma por su cuenta y que siempre tendrá derecho el Gobierno á la tercera parte de las utilidades como accionista de la tercera parte del capital de la empresa.

7ª Los gastos de construccion se considerarán definitivamente concluidos á los dos años de explotarse la via en toda su extension con su equipo y dependencias. Durante estos dos años, los gastos de reparacion del camino y del material rodante que demande el desarrollo del tráfico, correrán de cuenta de la compañía constructora y no se cargará parte alguna de dicho gasto al Gobierno, ni á los productos de la línea: vencidos los dos años y estando el camino en perfecto estado de servicio á satisfaccion del ingeniero inspector que el Gobierno tenga á bien nombrar y con el equipo suficiente para las exigencias del tráfico que entonces exista, cesará la responsabilidad de la compañía en cuanto á la construccion; y todos los gastos que posteriormente se hagan en reparaciones, aumento de equipo etc., se cargarán á los productos de la línea.

8ª El Gobierno nombrará un agente que represente sus derechos en la parte administrativa de la explotacion del camino, el que tendrá la facultad de inspeccionar los libros y todas las operaciones que se practiquen en las oficinas y en todas las dependencias de la línea.

9ª Se concede á la empresa privilegio exclusivo por el término de 25 años para toda comunicacion por ferrocarril entre Tacna y la frontera de Bolivia.

10. El material rodante que la compañía pondrá en ejercicio para la explotacion del camino, constará por lo menos del número de locomotoras, coches y carros señalados para esta via en el decreto de convocatoria de 8 de Junio de 1870, adaptadas al ancho de tres piés seis pulgadas inglesas. Los rieles serán de acéro de 42 libras la yarda lineal.

11. Los trabajos de la línea se principiarán á los 60 dias de firmada la escritura.

12. La distribucion de las utilidades líquidas de la empresa entre el Gobierno y los demas accionistas, se hará en los términos que establezcan los estatutos de la compañía.

13. Quedan vigentes los siguientes artículos del contrato celebrado en virtud de la concesion de 25 de Julio de 1870.

1º El Gobierno faculta á Hainsworth y Cª y á Exlanger y Cª para que organicen una sociedad anónima que se proponga construir el ferrocarril, que partiendo de Tacna, termine en las fronteras de Bolivia, en el punto mas conveniente á los intereses de la empresa, siempre que este no se halle á mas de tres leguas al Norte del pueblo de Charaña.

2º La empresa se denominará "Ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia," y las obligaciones de ella, en cuanto á la construccion del camino, recaerán sobre los proponentes Hainsworth y Cª y Eslanger y Cª á quienes el Gobierno exigirá su cumplimiento, pudiendo ellos organizar la sociedad en el tiempo y forma que creyesen conveniente.

3º Los trabajos comenzarán precisamente dentro de diez y ocho meses de firmada la escritura, de manera que la línea se halle expedita para el tráfico.

4º La propiedad absoluta y perpétuo dominio de la línea pertenecerá á la sociedad que se organice.

5º El camino será construido con la solidez y perfeccion necesarias para la comodidad y seguridad de los pasajeros y conduccion de la carga, empleándose los materiales que generalmente se acostumbran en los ferrocarriles de Inglaterra y Estados Unidos.

6º El Gobierno hará reconocer el camino, ó cada seccion de él, antes de que se entregue al tráfico público, por los ingenieros de Estado que al efecto comisione, á fin de asegurarse de que la línea está construida con toda la solidez precisa y con arreglo á los últimos adelantos, sin cuyo requisito no podrá entregarse al tráfico público.

7º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos de propiedad nacional que necesitase para la plantificacion de la línea, sus estaciones, depósitos, almacenes y demas dependencias; y en cuanto á los terrenos de Municipalidades, de Beneficencia, de particulares ó de cualquiera corporacion, que necesitase la empresa para el mismo objeto de plantificar la línea, y sus dependencias, el Gobierno le facilitará su adquisicion por la expropiacion de ellos, conforme á las leyes.

8º Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, durante los 6 años que debe tardar la construccion de la línea: 1º las locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y materiales que se empleen para su construccion, conservacion y reparacion; 2º rieles, planchas de ligadura, pernos, dur-

mientes, y en general, todo lo relativo á la sobreestructura del camino: 3º materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerías, como son fierro de todas clases y formas, maderas etc.: 4º las máquinas que se necesiten para la formacion y sostenimiento de las maestranzas y talleres, inclusas las herramientas y útiles que en ellos se empleen: 5º combustibles de todas clases, forraje, aceite para las máquinas y locomotoras.

9º Sobre todos los artículos que se importan libres de derechos, el Gobierno se reserva la facultad de dictar las providencias que estime convenientes para asegurarse de esos objetos.

10. El Gobierno proporcionará á la empresa, al precio corriente en plaza, la pólvora de mina que necesitase; y si no se le pudiese proporcionar, permitirá su introduccion del extranjero, libre de derechos con las precauciones que tenga á bien dictar.

11. La empresa podrá introducir trabajadores del extranjero para la construccion de la línea; y el Gobierno hará cumplir los contratos que con ellos celebre, conforme á las leyes del país.

12. Los empleados, trabajadores y operarios de la línea estarán exentos del servicio militar; excepto los peruanos en caso de guerra nacional ó extranjera.

13. La empresa podrá servirse de sus propios empleados y trabajadores para el desembarque en Arica de los materiales destinados á la construccion de la línea y sus dependencias, sujetándose á los reglamentos de puerto y aduana.

14. No se exigirá á la empresa, durante el término de noventa y nueve años, ninguna otra contribucion que las que las leyes impongan en general á los ferrocarriles de propiedad privada; y las escrituras que se otorguen, tanto por la presente concesion como por la formacion de la sociedad anónima, están libres del derecho de timbres.

15. El ancho de la via será cuando menos de tres piés seis pulgadas inglesas, pudiendo aumentarse hasta cuatro piés ocho y media pulgadas, si la empresa lo estima conveniente, consultando en todo caso la comodidad y seguridad de los pasajeros y del servicio público en general.

16 La empresa no está obligada á adoptar la línea y trazo que resulte de los estudios practicados por mandato del Gobierno, sino que puede adoptar estos ó los que sus propios estudios demuestren ser mas ventajosos; pudiendo si lo estima conveniente, ascender la cordillera por la ruta de Sama, Coyuca, Tarata, Palca, Yungani ó las inmediaciones de cualquiera de estos puntos.

17. La empresa conducirá gratis la balija del correo y la correspondencia del Estado; y por la mitad de los precios de tarifa, las tropas, jefes, oficiales y emplados públicos que viajen en comision del servicio.—Los efectos ó artículos pertenecientes al Estado, los conducirá tambien por la mitad de los precios que señale la tarifa.

18. La empresa fijará la tarifa de fletes y pasajes, en centavos de sol por milla y sometiéndola á la aprobacion del Gobierno.

19. El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, esté ó no concluido, solo por el costo de construccion y sin tenerse en cuenta el producto de la línea.

20. En caso de guerra interior ó exterior, el Gobierno tendrá el derecho de tomar todas las medidas que estime conveniente sin que la empresa tenga derecho de exigir indemnizacion alguna á causa de ellas.

21. La empresa se considerará siempre nacional; y cualquiera cuestion relativa á ella, será resuelta definitivamente por los Tribunales

de la República, conforme á las leyes del país y sin ninguna intervencion diplomática.

22. La empresa queda sujeta en todo á las leyes y reglamentos de policía y seguridades que se dicten respecto de los ferrocarriles.

23. Si fuese necesario construir otra línea que atraviese la que por el presente se concede, la empresa no podrá impedir que sus rieles sean cortados por los de la nueva vía.

24. Los cercos, puentes, caminos ó cauces públicos ó privados que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que los caminos queden expeditos, que no se entorpezca el tráfico, ni sufran daño alguno los propietarios.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion del representante de la empresa, se otorgue la respectiva escritura.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Principio del trabajo.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA.

Tacna, Enero 12 de 1872.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras públicas.

Me es honroso remitir á US. para su conocimiento y para que por su órgano llegue al de S. E. el Presidente, la nota que me ha pasado el representante en esta plaza de los señores Hainsworth y Cª, manifestándome que el dia de hoy han dado principio á los trabajos sérios de la línea del ferrocarril que debe partir de esta ciudad á la frontera de Bolivia.

Tan plausible acontecimiento, no puede menos que agradecer Tacna á S. E. el Presidente, por la decidida proteccion que le ha dispensado, y ella no dudo, será motivo suficiente para que este departamento sea el baluarte del sostenimiento del órden público.

Dios guarde á US.—S. M.—JOSÉ MARIA NAVARRETE.

Tacna, Enero 12 de 1872.

Señor Coronel Prefecto del departamento.

Tenemos el honor de participar á US., que ocupados desde el dia 4 de este mes, en mensuras y en arreglo con los propietarios de terrenos al norte de esta ciudad; hoy hemos principiado el trabajo sério de la nueva línea, y suplicamos á US. se digne poner este hecho en conocimiento del Supremo Gobierno de un modo oficial.

Acostumbrados á cumplir nuestros compromisos antes de festejarlos, como lo atestiguan el ferrocarril entre Tacna y Arica, el antiguo muelle y la antigua aduana, creemos que es conveniente retardar toda ceremonia de inauguracion hasta que la línea sea entregada al servicio público, á cuyo apetecible fin dedicaremos nuestros mayores esfuerzos.

Con el mas profundo respeto somos de US., señor Coronel Prefecto, muy atentos y seguros servidores.—HAINSWORTH.

Se modifica el contrato.

Lima, Febrero 7 de 1872.

Teniendo en consideracion: que la cláusula 19 del decreto de 25 de de Julio de 1870 inserta en el de 13 de Octubre de 1871, referentes ambos al ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, por la que se estipuló que el Gobierno en cualquier tiempo podia comprar la propiedad del camino por solo el precio de su costo, es un obstáculo para la formacion de la compañía que debe llevar á cabo esa obra, pues nadie querrá invertir sus capitales con tan onerosa condicion: derógase la referida cláusula y se establece como condicion esencial del contrato celebrado con los empresarios Hainsworth y Cª y Emile Eslanger y Cª que el Gobierno no podrá comprar el camino de Tacna á la frontera de Bolivia, sino de comun acuerdo con ellos ó con la compañía que represente sus dere-

chos. Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura adicional.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Pago de las acciones del Gobierno.

Lima, Mayo 6 de 1872.

Visto el presente recúrso; y apareciendo de él hallarse ya constituida la compañía del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, cuyo Directorio será completado con el representante del Gobierno nombrado en suprema resolucion del 3 del presente mes; y de conformidad con las estipulaciones del contrato celebrado con dicha compañía se dispone: que por el Ministerio de Hacienda se dicten las órdenes convenientes para que de los productos del último empréstito realizado en Europa, los agentes financieros del Perú tengan á disposicion del Directorio de la compañía, el monto de las acciones suscritas por el Gobierno en esta empresa y que le corresponde entregar como accionista en ella.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento y regístrese. —Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Ferrocarril de Tacna á Puno.

Se nombra á D. Federico Hohagen para hacer los estudios.

Lima, Enero 16 *de* 1869.

Estando el Gobierno suficientemente autorizado por la ley de 8 de Noviembre de 1864, para establecer en la República los ferrocarriles que fueren convenientes, despues de conocer su utilidad y practicabilidad; y juzgándose con fundadas razones que el establecimiento de una via férrea entre Tacna y la ciudad de Puno con ramificacion al Dasaguadero, ó cualquiera otro punto de la frontera de Bolivia que fuese mas conveniente, sería de grande importancia para los pueblos del sur, y en especial para los de Moquegua y Puno que se interesan en la realizacion de esta obra; y á fin de disponer lo necesario en cuanto á la direccion y demas circunstancias del trabajo que ha de llevarse á efecto en la forma que ofrezca mas facilidades, se dispone: que el ingeniero D. Federico Hohagen proceda á hacer los estudios preliminares de la mencionada línea férrea. Dénsele al efecto las instrucciones convenientes, y presente á la posible brevedad el presupuesto de los gastos que ocasione el desempeño de esta comision, para que sin pérdida de tiempo se dirija á la ciudad de Tacna con el indicado fin, debiendo remitir á este Ministerio, tan luego como haya terminado sus trabajos, un circunstanciado informe y el respectivo plano y presupuesto de la obra.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Se manda á D. Enrique Meiggs, que practique el estudio.

Al Señor D. Enrique Meiggs.

Lima, Agosto 25 *de* 1869.

S. E. el Presidente en su reconocido propósito de realizar las obras públicas que faciliten á los pueblos un positivo incremento en el desarrollo de su industria y comercio: y deseoso de que el ferrocarril que debe plantificarse en el departamento de Moquegua, sea con la preferencia que demandan las especiales circunstancias de sus pobladores, me ha prevenido dirijirme á U. con el objeto de que haga el estudio preliminar de la línea

férrea que debe partir de la ciudad de Tacna para la de Puno, pasando por la de Moquegua.—Cree el Gobierno que le sea á U. fácil el desempeño de esta importante comision, por cuanto tiene U. algunos ingenieros contratados de reconocida suficiencia para poderlos ocupar en dichos estudios, y á los cuales podrán unirse mas tarde los que el Gobierno ha mandado traer de Europa, con este y otros objetos.

Confio, señor Meiggs, en que U. se prestará gustoso á satisfacer este vehemente deseo de S. E., con la preferencia que demanda la naturaleza del asunto.

Dios guarde á U.—RAFAEL VELARDE.

Contestacion del señor Meiggs.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Acabo de recibir en este instante la atenta comunicacion de US. de esta misma fecha y me apresuro á contestarla debidamente.

Con esta fecha doy órdenes terminantes al ingeniero en jefe de la línea de Arequipa D. Juan L. Thorndike para que inmediatamente mande aprontar al ingeniero don Alejandro Guido con dos ayudantes é instrumentos y útiles para hacer el estudio de la línea férrea, que partiendo de la ciudad de Tacna para la de Puno, pase por la de Moquegua.

Siempre veré con gusto las insinuaciones del Gobierno del Perú cuando trate de su engrandecimiento.—Sírvase US. hacerlo así presente á S. E. el Presidente de la República, al par que mi deseo por complacerle, asegurándole que en el inmediato vapor al de mañana sabrá que los ingenieros están donde se desea.

De U., señor Ministro, con toda consideracion.

Lima 25 de Agosto de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

Ferrocarril de Trujillo á Cajamarca.

Mándase practicar los estudios.

Chorrillos, Febrero 10 *de* 1870.

Siendo las vias férreas uno de los mas poderosos elementos que contribuyen á facilitar la comunicacion de los pueblos, abriéndoles un vasto campo de desarrollo á todos los ramos de la industria, y de conformidad con la autorizacion que conceden las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, se resuelve: que una comision compuesta del ingeniero en jefe D. José Hindle y de los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego, de verificar el estudio preliminar y definitivo, levante los trazos, planos, perfiles y forme el respectivo presupuesto de una via férrea que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en la de Cajamarca pasando por las inmediaciones de Otuzco, Huamachuco y los demas valles y minerales que sea conveniente atravesar. Aplíquese el gasto á la partida 857 pliego 1º del presupuesto general. Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su conocimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Acta de los vecinos para manifestar su gratitud.

ALCALDIA MUNICIPAL DE LA PROVINCIA.

Huamachuco, Febrero 26 *de* 1870.

Al Señor Ministro de Estado en el Desde Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. el acta original que los ciudadanos de esta provincia, han celebrado el 24 del presente con el plausible objeto de manifestar á US. su ardiente gratitud por el decreto fecha 10 del presente, en que se ordena el estudio de una línea férrea entre la ciudad de Trujillo y la de Cajamarca, pasando por las inmediaciones de esta ciudad.

US. que conoce las aspiraciones de estos pueblos por haber esparcido en ellos, en una época no lejana los gérmenes de tantos beneficios, puede apreciar mejor que nadie el gozo que moveria á los ciudadanos en ese augusto dia, que puede considerarse el principio de una nueva era.

El patriotismo de US. puede estar satisfecho por haber iniciado tal obra que los departamentos del

norte miran como la base de su felicidad futura.

Dios guarde á US., S. M.—MANUEL L. RAMOS.

En la muy ilustre y fiel ciudad de Huamachuco, á los veinticuatro dias del mes de Febrero de mil ochocientos setenta, reunidos espontáneamente los ciudadanos que suscriben en la casa consistorial, tomaron en consideracion lo que en seguida se expresa.

El decreto de 10 del presente, en que se manda estudiar el camino entre Trujillo y Cajamarca, pasando por las inmediaciones de esta ciudad, con el fin de construir una línea férrea, es la medida de mas importancia que la administracion actual ha tomado respecto á los departamentos del norte; y especialmente de las provincias trasandinas del departamento de la Libertad.

Realizado el ferrocarril que nos ocupa, los departamentos del norte desarrollarán los elementos materiales y morales que la Providencia con mano pródiga les ha concedido y vivirán la vida de la civilizacion moderna.

Tan audaz como importante determinacion del Gobierno del señor Coronel Balta, le hace acreedor á la admiracion y respeto de los pueblos del Perú, y especialmente de los favorecidos.

Aunque es un deber de los Gobiernos desarrollar los elementos materiales de los pueblos, hay ciertas medidas como la presente, que imprimen en los que las ejecutan el sello de la grandeza, no tanto por la fuerza del deber, cuanto por la magnitud de la empresa.

Por acto tan magnánimo del Gobierno del señor Coronel Balta, que lo eleva sobre el nivel de los demas Gobiernos, los ciudadanos de Huamachuco se sienten obligados á expresarle protestas de sincera gratitud.

Estando á estas consideraciones se resolvió:

1º Tributar un voto de gracias á S. E. el Presidente de la República, Coronel D. José Balta y al señor Ministro de Gobierno Coronel D. Francisco de P. Secada, por su acertado decreto de 10 de los corrientes.

2º Obsequiar para hacer mas ostensible su gratitud, al señor Coronel D. José Balta, una medalla de oro de los minerales de esta provincia. En el anverso de esta medalla se grabará á rieleve el retrato del expresado Coronel con esta inscripcion: "Vive en el corazon de sus conciudadanos." Y en el reverso esta otra: "El pueblo de Huamachuco al obrero infatigable Ecxmo. señor Coronel D. José Balta—1870."

3º Obsequiar igualmente otra medalla del mismo metal al señor Ministro de Gobierno Coronel Don Francisco de P. Secada. En el anverso de esta medalla se grabará á relieve el retrato de dicho señor Coronel con esta inscripcion: "El bien de los pueblos es su divisa." Y en el reverso esta otra: "El pueblo de Huamachuco al esclarecido Coronel D. Francisco de P. Secada—1870."

4º Encarecer al Supremo Gobierno la construccion de la obra, una vez concluidos los estudios indispensables, cualesquiera que sean los sacrificios que para tal objeto tenga que sobrellevar la República.

5º Salir en corporacion todos los concurrentes con el plausible objeto de publicar de la manera mas solemne el gran decreto, anuncio de futura grandeza para Huamachuco.

6º Comisionar al señor Alcalde Municipal de esta provincia, para que ponga la presente acta original, que se sacará por duplicado, en el conocimiento de S. E. el Presidente de la República y del señor Ministro de Gobierno, y le dé la mas extensa publicidad.

7º Nombrar una camision compuesta de los ciudadanos D. Ma-

nuel C. Quiroga, Dr. D. Santiago Pacheco, D. Manuel I. Cisneros, D. Manuel Leon Ramos y D. Pedro José Moreno, para que se encarguen de hacer fabricar las medallas y ponerlas en mano de S. E. y del señor Ministro.

Con lo que concluyó el acto y firmaron: — MANUEL C. ISURAGA, Subprefecto. — S. PACHECO, Juez de primera instancia. — MANUEL L. RAMOS, Alcalde municipal. — JUAN E. VERA, Gobernador.—MANUEL I. CISNEROS, Síndico procurador. — MARTIN ORELLANA, Secretario municipal.— FABIAN MARINO, Regidor etc., etc.

Se ordena que el ingeniero Sieber dé cuenta de los estudios.

Lima, Febrero 8 *de* 1871.

Señor Prefecto del Departamento de la Libertad.

Como en el espacio de ocho meses trascurridos desde que el ingeniero D. Pedro Sieber marchó á ese departamento con el objeto de verificar los estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca, no haya dado cuenta del estado de sus trabajos, para los cuales se le tienen remitidos quince mil soles; prevengo á US. se sirva ordenar á dicho ingeniero, que en el dia pase á este Ministerio una razon detallada del estado en que se encuentran dichos estudios, quedando obligado el referido ingeniero á á pasar quincenalmente la misma razon de los progresos que verifique en los ya mencionados estudios, pues el Gobierno deseoso de realizar cuanto antes obras de tan vital importancia para beneficio de ese departamento, no puede proceder á dictar las medidas conducentes, por la falta de datos para realizar la referida obra.

Dios guarde á US.—MANUEL SANTA MARIA.

Razon del estado en que se hallan los estudios del ferrocarril.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Conforme á la circular ministerial del 30 de Enero próximo pasado, y los oficios del señor Prefecto del departamento de la Libertad fecha 5 y 12 del corriente, tengo el honor de trasmitir á US. por conducto de la Prefectura, la razon pedida sobre el estado de adelantamiento de los estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca, que me están encomendados.

Serian largos, S. M., los informes que podria comunicarle sobre lo practicado en seis meses de trabajo, en cuyo curso, la esperanza y sobresalto han venido alternativamente á consolar ó contristar mis aspiraciones; y como para la inteligencia de todas las circunstancias sobresalientes sería preciso tener los planos presentes, haré reserva de los detalles técnicos que constituyen los elementos de la relacion que acompañará el proyecto de la primera seccion de Trujillo á Otuzco, y me limitaré ahora á trasmitirle un informe sumario de lo operado.

Como US. sabe, S. M., los estudios han empezado á fin de Agosto de 1870. Despues de haber considerado los dos lados del rio que baja de la sierra, he creido bien de seguir el lado derecho, como el mas oportuno para evitar muchas molestias á las propiedades, casas ó ranchos que se encuentran mas numerosos del lado izquierdo.

La línea sale entónces de Trujillo con direccion Noroeste atras de las casas á izquierda de la portada de la sierra, y salvo una pequeña desviacion, sigue derecha hasta encontrarse el pié del cerro del presidio. Solo la altura de la acéquia madre llamada la Mochica, necesita el aumento de la pendiente por medio de un terraplen y un puente sobre la dicha acéquia. Pasada la Mochica, la línea da una vuelta

hácia la derecha y sigue rodeando el pié del cerro hasta tomar la direccion Noroeste, direccion que es casi paralela al rio, dirigiéndose á un punto atras del pequeño cerro de la Vírgen; de este punto el trazo se dirige á Galindo.

En este trayecto (15 kilómetros) se cortan varios terrenos cultivados, montes de espinas, y largos pedazos de terrenos de aluvion. En varios puntos se ha debido tambien exajerar las pendientes para encabalar acéquias madres que no pueden ser modificadas en su régimen de irrigacion; pero estas subidas no deben ser consideradas gravosas en nuestro caso, en atencion á la altura que se debe alcanzar; teniendo pues en consideracion esta grandísima altura á subir, he dirigido la línea arriba de Galindo pasando atras del pequeño panteon.

Al salir de Galindo, siguiendo el desfiladero de los cerros, las dificultades empezaron: la cuchillas que separan las multiplicadas quebradas, son sumamente ásperas, y las quebradas muy estrechas; para salvar algunas puntas he debido proyectar dos pequeños tuneles. Las dificultades sobre estos cerros han sido agravadas á mas, por la existencia de una antigua acéquia india la cual rodea á media costa los cerros á grande altura, siguiendo las sinuosidades de las quebraditas que tenemos que atravesar por medio de puentes dos veces en cada quebrada. Este desfiladero ha sido estudiado en varias direcciones, en el sentido de reducir siempre los gastos de construccion, que quedan muy elevadas por poco mas de un kilómetro.

Saliendo del desfiladero de Galindo, el trazo sigue la pampa del Algarrobal hasta el cerro Blanco; esta pampa no ofrece otro inconveniente que de tener una superficie muy irregular, pedregosa y desconcertada por trastornos, pero se encuentran casi igual cantidad de excavaciones á operar que de terraplenes: algunos rios secos que existen en varias direcciones son atravesados por medio de puentes de muratura etc. Al fin de esta pampa empieza otro desfiladero de cerros que se continúa hasta enfrente de la hacienda de Minocucho donde la gran quebrada del rio hace bifurcacion con la quebrada llamada de la Costa, de la cual desagua el riachuelo.

Este desfiladero de cerros ásperos y desordenados ofrece para el trazo dificultades idénticas á el de Galindo; algunos tuneles, varios viaductos en las quebradas, cortes importantes al abierto en roca dura serian indispensables para vencer las dificultades existentes: á mas necesitaria un largo viaducto en frente de Minocucho y otro para atravesar la quebrada de la costa para llegar aun al pueblecito de Pedregal.

Es preciso hacer presente que la quebrada de la costa sube tambien á Otuzco, pero tiene una pendiente mayor que el de la grande quebrada del rio y no ha podido ser tomada en consideracion, tanto mas, que su angostura sin ninguna quebrada trasversal para salvar los malos pasos, no podia prestar ningun auxilio.

La quebrada del rio, como todas las que bajan de la sierra, tiene su pendiente moderada en la parte baja, la cual anda aumentando á medida que sube, siguiendo una parábola que se termina á la cumbre. De otro lado es notorio que la quebrada mas larga es aquella cuyo declive es menor; entónces bajo todo aspecto la quebrada del rio y sus inmediaciones han parecido las mas favorables para llegar á Otuzco; pero para subir esta quebrada, el inconveniente mas grande resultaba del trazo en el destiladero á salir del cerro Blanco: ademas de una construccion de las mas gastosas, no se podia alcanzar que una altura limitada para la altura del viaducto á construir para atravesar la quebrada de la costa (40 ó 50 metros) con la cual no se

llegaba á la altura del Pedregal, y admitiendo que se llegase, no se habria podido subir tampoco en la grande quebrada que por medio de zig-zag, atravesando el rio dos ó tres veces, solo para llegar al nivel del Poroto, altura insignificante en nuestro caso. Considerando entónces que el punto de Pedregal encontraba muy bajo, comparativamente á la gran altura que tenemos que alcanzar, he creido conveniente suspender el adelantamiento de los estudios en el dicho desfiladero y ocuparme para buscar otra direccion que indirectamente pudiese conducir el trazo á un punto mucho mas arriba del Poroto.

En este sentido se ofreció una larga y ancha quebrada del lado izquierdo del rio, enfrente del cerro Blanco llamada Quirihuaqui, la cual de un cabo á otro, fué reconocida, recorrida relativamente muy favorable desde que pudiera conducirnos á mas de cuatrocientos metros sobre la altura del Poroto con una subida máxima admitida de 4 ‰.

Entónces, la línea saliendo de la pampa del Algarrobal al cerro Blanco, en lugar de seguir derecho por los cerros, da una vuelta á derecha y atraviesa el rio sobre un puente de nivel con sobrestructura de fierro sostenida con dos pilas y flanqueado con dos terraplenes importantes; la línea sigue con pendiente moderada, la cual anda aumentando sin exceder el 4 ‰ que conserva casi invariable en lo sucesivo.

La altura alcanzada de Trujillo hasta el cerro Blanco que no ha podido pasar de 150 metros para evitar una altura tropo elevada del puente sobre el rio, alcanza 750 metros en la quebrada del Poroto, resultando que en ningun modo se habria podido acercar siguiendo la grande quebrada por Pedregal.

Sin embargo, siguiendo la nueva direccion, se hacia un lugar paso adelante, pero no se vencian todas las dificultades que debian presentarse mas allá del Poroto, desde que los estudios iban á planar sobre cerros, sin esperanza de poder cambiar terreno.

La quebrada de Quirihuaqui tiene un piso muy escabroso, salpicado de piedras de todo tamaño, alternativamente cortado de rios secos que no tienen agua sino en tiempo de aguaseros, sobre los cuales tenemos que construir puentes á un poco gasto, estando las piedras en el lugar. Esta quebrada tiene una cumbre que separa la vertiente sur de la vertiente norte, el cual baja hácia el rio en la direccion de Mochal.

La línea pasa la cumbre por medio de un túnel, saliendo del cual sigue á derecha faldeando de los cerros hasta la quebrada del Poroto (á 34 kilómetros de Trujillo) atravesando por medio de tuneles los cerros que forman los costados de dicha quebrada; el trazo sale despues en la grande quebrada á 200 metros mas elevado que el rio y faldeando siempre los cerros pasa muy arriba de los peñascos del Poroto y de las siete vueltas, es decir, á mas de 900 metros sobre el nivel del mar. Pasa un otro túnel para salir en la pequeña quebrada que llamamos de las siete vueltas y sigue en la direccion de Platanar.

A este punto el rio sube derepente con un declive demasiado fuerte que alcanza en varios puntos mas de 30 ‰ y se presenta como una cascada de 400 metros de alto.

Fué preciso buscar medios para vencer este mal paso, que sin la presencia de algunas quebradas laterales habria podido comprometer nuevamente el trazo. Es así que aprovechando de la quebrada de las siete vueltas, he practicado un punto de retroceso, pero con el intento de establecer allí un depósito de carbon y agua para el servicio de las locomotoras, y con este he vencido casi 40 metros de altura; á mas, las quebradas del peñasco de Misirhuanga y el del

Chima han proporcionado un favorable desarrollo del trazo, de modo que antes de llegar á la quebrada de Pagache he alcanzado la satisfacente altura de 1,200 metros sobre el nivel del mar.

El trazo sigue despues faldeando en vista al rio hasta una quebradita llamada Mignate, en la cual penetra hasta el fondo, da una vuelta á la izquierda y por medio de un pequeño túnel sale en la grande quebrada de Pegache, adonde el trazo toma un desarrollo de mas de 5 kilómetros y alcanza á la altura total de 1,400 metros que es la mitad de Huamachuco y Cajamarca por una distancia de 53 kilómetros de Trujillo, punto al cual hemos llegado á esta fecha.

Por medio de esta altura preparada de antemano, aprovechando de todas las desviaciones que la naturaleza del trazo nos proporciona, espero llegar á Otuzco con mi estudio en el entrante mes. Sin embargo este tiempo de lluvias que nos persigue, reduce un poco la cantidad de trabajo posible sobre el terreno, pero se aprovecha de los dias de aguasero para los dibujos preparatorios, los cuales han adelantado en justa proporcion con las operaciones geodésicas.

Muy penosos, como US. comprende, son los trabajos de esta naturaleza; sea que se ande en el fondo de quebradas sobre pisos desconcertados por antiguos trastornos, sea faldeando altos cerros impracticables, el hombre se cansa en menor tiempo que sobre caminos de llanura, cuando es preciso cortar caminos para alcanzar los puntos de operacion, cualquiera urgencia que se tenga se necesita su tiempo. A mas, las varias direcciones que es preciso considerar y nivelar para reconocer sus condiciones de altura que se abandonan despues como inconcluyentes, son circunstancias negativas particulares á esta clase de estudios sobre terrenos demasiadamente accidentados.

Adjuntaré, señor Ministro, que lo riguroso de mi vida en la dedicacion al trabajo, es una costumbre que no necesita activarla, porque es mi mayor placer dar fin á los trabajos de mi obligacion, y concluyo con la esperanza de haber correspondido á la confianza que US. se dignó manifestarme.

Dios guarde US.—S. M.—PEDRO SIEBER.—Ingeniero.

Palmar, cerca de Otuzco, Febrero 20 de 1871.

Se autoriza á D. Vicente Gonzales Pinillos para hacer los estudios.

Lima, Marzo 3 *de* 1871.

Visto el anterior recurso de don Vicente Gonzales Pinillos, proponiendo verificar los estudios mandados practicar en 27 de Mayo del año anterior, para la construccion de un ferrocarril que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en la de Cajamarca, atravesando por las inmediaciones de Otuzco, Huamachuco y demas valles minerales que sea conveniente recorrer, y atendiendo: á que la propuesta de Pinillos solo tiene por objeto acelerar los trabajos emprendidos por el ingeniero comisionado D. Pedro Sieber, á fin de que el Gobierno pueda realizar cuanto antes una obra de tan prósperos resultados para el comercio é industria de esos departamentos; acéptase en todas sus partes la mencionada propuesta con las siguientes modificaciones: los estudios se terminarán con intervencion del ingeniero de Estado que nombre el Gobierno, el término en que deben quedar concluidos dichos estudios es el de seis meses, y el Gobierno abonará al proponente, caso de que no obtuviese la preferencia en las propuestas para la construccion de la citada línea, la cantidad que á juicio de una comision de ingenieros nombrada por el Gobierno, valorice esos trabajos. En consecuencia se da por terminada la comision del citado ingeniero Sieber, quien en-

tregará al proponente, bajo inventario, todos los trabajos que hasta el dia hubiese ejecutado, los útiles, instrumentos y resto de cantidad de dinero que tuviese en su poder, debiendo el citado ingeniero constituirse en esta capital á rendir la cuenta documentada de los gastos que hubiese verificado en su comision.

Trascríbase al Prefecto de la Libertad para los efectos de esta resolucion y pase al Ministerio de Hacienda, para que prévia ratificacion del proponente en su citada propuesta y aceptacion de las anteriores modificaciones, se extienda la correspondiente escritura.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Ferrocarriles de la Provincia de Tarapacá.

Ferrocarril de Iquique á la Noria.

Concesion hecha á Costas y Pezet.

Lima, Noviembre 1º de 1860.

En consideracion á los importantes beneficios que debe producir á la industria y al comercio de la República, el establecimiento de un ferrocarril del puerto de Iquique á las salitreras de Tarapacá, y á que no conviene á los intereses del Estado que el Gobierno garantice los productos de dicho camino; se admiten las propuestas que hacen D. José María Costas y D. Federico Pezet en los términos siguientes:

1º Se construirá por los expresados individuos, un ferrocarril desde el puerto de Iquique hasta las salitreras de la Noria y las demas que estén comprendidas en un radio de tres leguas, debiendo ser impulsado los carros por máquinas de locomocion.

2º Se dará principio á la obra dentro del término de veinte meses, contados desde la fecha de este decreto, y quedará concluida á mas tardar, á los cuarenta meses, salvo los casos fortuitos que pudiesen paralizar ó entorpecer los trabajos.

3º El camino se construirá con toda la solidez que requiere su objeto, debiendo pesar los rieles cuando menos sesenta libras por cada yarda lineal. Los durmientes serán de roble ó de otra madera de igual solidez y duracion y tendrán á lo menos siete piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso. Los cepos, remaches y demas piezas tendrán la fuerza y solidez correspondiente para que el tráfico se haga con la mayor seguridad. El Gobierno dispondrá que el camino sea reconocido por los ingenieros que nombre antes que se ponga en servicio y mandará practicar igual reconocimiento cada vez que lo juzgue conveniente.

4º Los empresarios podrán extender ramales ó ramificaciones, desde cualquier punto de la línea principal hasta los lugares que crean convenientes, debiendo observarse, respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la línea principal.

5º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa, por el término de noventa y nueve años, el

uso de los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes. Si la empresa necesitase de algunos terrenos municipales, ó de particulares, para términos, estaciones ó depósitos, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos.

6º Se concede á la empresa privilegio exclusivo, por el término de 25 años, para el trasporte de personas y mercaderías por ferrocarril entre el puerto de Iquique y las salitreras de Tarapacá. Pasado este término, la empresa conservará la propiedad de dicho camino por 74 años mas, y vencido estos, pasará al dominio del Estado con todos sus útiles y enseres.

7º Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas, fierro, carbon, madera, pintura y demas útiles necesarios para construir, reparar y conservar el camino quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio; y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la misma exencion por solo el tiempo que dure la construccion del camino.

8º Quedan tambien exceptuados del servicio militar los empleados y peones del ferrocarril y sus dependencias.

9º No se exigirá á la empresa ninguna contribucion, sea ordinaria ó extraordinaria, directa ó indirecta, durante el tiempo del privilegio.

10. Se permite á la empresa construir en el puerto de Iquique un muelle que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones que la aduana de aquel puerto tenga á bien determinar para resguardo de los intereses fiscales.

11. La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de todos los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril y para el trasporte de estos á sus almacenes.

12. El máximum del flete que cobrará la empresa por cada quintal de carga que se trasporte por el camino, será de uno y medio centavo de peso por cada milla; y por el pasaje de las personas no cobrará mas de cuatro centavos por milla, por cada asiento en los wagones de primera clase y dos por los de segunda. Con arreglo á esta base, formará dicha empresa la tarifa de fletes y pasajes y la someterá á la aprobacion del Gobierno, no pudiendo, sin licencia de este, hacer en ella alteracion alguna.

13. Las tropas, los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio y las balijas del correo, se trasportan gratis; y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán solo la mitad del flete debiendo las autoridades tomar las medidas necesarias para que no se abuse de esta concesion.

14. Concluida la obra, la empresa someterá á la aprobacion del Gobierno un reglamento para el mejor servicio y arreglo del camino y del tráfico, el cual se hará cumplir en todas sus partes por las autoridades de la provincia.

15. La empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías que conduzcan los trenes; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia de sus dependientes, la responsabilidad será de estos. Si despues de entregadas las especies, con las formalidades establecidas, á los empleados de la empresa, se perdiesen por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

16. D. José María Costas y don Federico Pezet podrán trasmitir, en todo ó en parte, sus derechos al camino, por cualquiera especie de contrato que esté arreglado á las leyes del país, formar una compa-

ñía por acciones, ó disponer de su propiedad como crean conveniente; pero los que les sucedan en la empresa, cualquiera que sea su nacionalidad, no podrán emplear, en las cuestiones que se susciten, otros medios que los que las leyes de la República permiten á los peruanos para obtener justicia y defender sus derechos. Pueden tambien obligar é hipotecar, con la misma condicion el camino y sus enseres, para adquirir caudales aplicables á la empresa; pero les es prohibido absolutamente trasmitir sus derechos á un Gobierno extranjero.

17. Cuando los expresados individuos quieran usar de la facultad que se les concede en el artículo anterior, darán anticipadamente aviso al Gobierno, y si este quisiere tomar á su cargo la empresa, será preferido por el tanto á cualesquiera otros.

18. En caso que posteriormente se reconozca la posibilidad y conveniencia de establecer comunicacion por vias férreas entre las caletas de Pisagua y Mejillones ó cualesquiera otras y sus respectivas salitreras, D. José María Costas y D. Federico Pezet serán preferidos para la construccion y explotacion de esas vias, en los términos que oportunamente se estipulen.

19. Los empresarios no podrán ocuparse de la explotacion y comercio de salitres por su cuenta ni por cuenta agena.

Expídase la patente respectiva, comuníquese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—MORALES.

Próroga.

Excmo. Señor.

Federico Pezet y Tirado, por sí y á nombre de la empresa del ferrocarril de Iquique, que represento, ante V. E. respetuosamente expongo: que habiendo tocado con obstáculos imprevistos en los trabajos preliminares del ferrocarril de Iquique á las salitreras de la Noria, y habiendo demandado mucho tiempo la delineacion definitiva del camino y el presupuesto detallado de la obra, no ha sido posible á la empresa empezar á construir dicho camino dentro del plazo señalado por el supremo decreto de 10 de Noviembre de 1860. Por tanto y en atencion á la importancia nacional de esa línea férrea, á los constantes esfuerzos de los empresarios que la iniciaron y están para realizarla, despues de haber empleado en los estudios y trabajos preliminares que eran de necesidad una suma de dinero bastante fuerte; A V. E.—suplico se digne concedernos una próroga de diez meses para dar principio á la colocacion de los rieles entre Iquique y la Noria.

Es justicia &.—Lima, á 23 de Julio de 1862.—Excmo. Señor.—FEDERICO PEZET Y TIRADO.

Se le concede.

Lima, Agosto 12 de 1862.

En atencion á las razones expuestas por el recurrente, se proroga á diez meses mas, el plazo de veinte meses que por la cláusula 2ª del decreto de 1º de Noviembre de 1860 se señaló para dar principio á la obra del ferrocarril de Iquique á las Salitreras de la Noria.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

Ley del Congreso concediendo la garantía del 6 por ciento al ferrocarril.

Lima, Noviembre 19 de 1862.

El Congreso ha concedido á los empresarios del ferrocarril de Iquique á las Salitreras de la Noria, la garantía del 6 ℘ sobre el capital que se invierta en su construccion, solo hasta la cantidad de 1.700,000 pesos previniendo al Poder Ejecutivo, que los sueldos y demas gastos necesarios para la construccion y administracion del camino, se arreglarán de acuerdo con el Gobierno.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demas fines.

Dios guarde á V. E.—MIGUEL DEL CARPIO, Presidente del Senado—JOSÉ MARÍA PEREZ, Presidente de la Cámara de Diputados—FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario—EPIFANIO SERPA, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Noviembre 28 de 1862.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ARENAS.

Concesion Pickering y Orihuela, caducidad del contrato Costas y Pezet.

Lima, Mayo 27 de 1864.

Sin embargo de conocer el Gobierno la utilidad que reportaría la industria nacional de la provincia de Tarapacá, con la construccion del ferrocarril de Iquique, cuya obra solicitan D. José Pickering y el Diputado D. Avelino Orihuela; no puede por ahora conceder su garantía por mas del 1.700,000 pesos que el Congreso señaló á la empresa, por ley de 28 de Noviembre de 1862; ni garantizar otro interés para esa suma que el 6 ₱, conforme á la resolucion legislativa citada. Los interesados en la obra pueden ocurrir á la cámaras para solicitar el aumento que piden en el capital que ha de invertirse, así como que se extienda á dicho capital la garantía del 7 ₱ concedida á otros ferrocarriles.

Por lo demas, teniendo en consideracion que la concesion otorgada á D. José María Costas, y don Federico Pezet, ha caducado, por haber trascurrido con exceso el plazo que se les señaló para principiar la obra; acéptase la propuesta de los señores D. José Pickering y D. Avelino Orihuela, y en consecuencia se les trasmite todos los derechos que se concedió á aquellos, en el supremo decreto de 1º de Noviembre de 1860, con las modificaciones que indican, debiendo correr el término para que comiencen la obra únicamente desde la fecha en que el Congreso resuelva el punto relativo al capital y garantía.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—ZEGARRA.

Contrata entre el señor Administrador del Tesoro y los señores D. José Pickering y D. Manuel A. Orihuela.

En Lima y Noviembre 12 de 1864, ante mí el Escribano y testigos, fué presente el señor D. José García, oficial mayor é interventor de esta Tesorería principal del departamento y administrador accidental de ella, al que doy fé, conozco y dijo: que por cuanto el Supremo Gobierno se ha servido mandar cumplir una resolucion legislativa á favor de los señores D. M. Avelino Orihuela por sí y en representacion de D. José Pickering, para la construccion de un ferrocarril del puerto de Iquique á las Salitreras de la Noria, segun aparece del decreto supremo expedido á este fin con fecha 8 del presente mes y año; y facultado á este respecto al señor administrador otorgante, para extender la escritura relativa á dicho contrato, procediéndose á verificarlo así en los términos que aparecen de los recaudos que aquí se insertan literalmente para su mayor validez, los que á la letra son como sigue:

DECRETO SUPREMO.

Lima, Noviembre 8 de 1864.

Teniendo en consideracion que por supremo decreto de 27 de Mayo último aceptó el Gobierno la propuesta hecha por D. José Pickering y D. M. Avelino Orihuela, para la construccion de un ferrocarril del puerto de Iquique á las Salitreras de la Noria, por haber caducado la concesion otorgada anteriormente á D. José María Costas y D. Federico Pezet, para la plantificacion de dicha línea férrea, en virtud de haber trascurrido con exceso el plazo que se les señaló

por decreto de 1º de Noviembre de 1870, para principiar los trabajos: que por resolucion legislativa de 22 de Octubre último, á solicitud de los mismos empresarios, se ha señalado para esta obra el capital de 2.400,000 soles, facultando al Gobierno para garantizar dicho capital con el 7 ℘ de interés anual: que facilitándose de este modo la realizacion de esta empresa, solo resta formalizar el contrato conforme á lo prevenido en dicha resolucion legislativa: se accede á la solicitud que por sí y en representacion de D. José Pickering, hace D. M. Avelino Orihuela, para proceder al arreglo de dicho contrato que se acepta desde luego por el Gobierno, bajo los términos y condiciones siguientes:

Art. 1º El Gobierno concede á D. José Pickering y D. M. Avelino Orihuela, el derecho de construir y explotar un camino de fierro, con máquinas de vapor desde el puerto de Iquique á las Salitreras de la Noria, en la provincia de Tarapacá, sobre el cual gazarán de privilegio exclusivo por el término de 25 años. Pasado este término, la empresa conservará la propiedad de dicho camino por 74 años mas, sin privilegio.

Art. 2º Don José Pickering y D. M. Avelino Orihuela, para llevar á cabo esta empresa, tendrán derecho de formar en el país, ó en el extranjero, una sociedad que tomará el título de "Compañía del ferrocarril de Iquique á la Noria" la cual gozará de todos los derechos que corresponde ahora, y se otorguen en adelante á esta clase de asociaciones.

Art. 3º Se ofrecerán al público, en el Perú, durante 6 meses, 5,000 acciones de 100 soles cada una, publicándose la convocatoria por dichos 6 meses en los diarios de esta capital y en los periódicos de las capitales de departamento.

Art. 4º Durante el término del privilegio, no se permitirá establecer otro ferrocarril por vapor entre el puerto de Iquique y las Salitreras de la provincia de Tarapacá. Vencido el término de la concesion, es decir, cumplidos los 99 años, pasará el camino á ser del dominio del Estado, debiendo entregarse en buenas condiciones de servicio con sus términos, carruajes y demas útiles. El término principia á contarse desde la fecha en que se otorgue la respectiva escritura.

Art. 5º El camino será de una sola via, teniendo los cambios convenientes en las estaciones principales y en las que fuere preciso establecer en todo el largo de la línea, pero cuando menos tendrá dos cambios ó apartaderos en los dos puntos intermedios de ambos términos. El ancho de la via será el que el Gobierno ha señalado como regla general, es decir, el de un metro sesenta centímetros contados dentro de los bordes interiores de los rieles.

Art. 6º Será construido el camino con toda la solidez que requiere su objeto, debiendo pesar los rieles cuando ménos 70 libras por yarda lineal: los durmientes serán de madera sólida y durable, y tendrán á lo ménos piés 2,15 largo, 0,20 ancho, 0,12 grueso. Los cepos, remaches, y demas piezas, tendrán la fuerza y solidez correspondientes, y las máquinas, coches, carros y demas material rodante, serán segun el presupuesto que presentó el ingeniero D. Federico Blume, con el trazo final de esta línea.

Art. 7º La empresa que representan D. José Pickering y D. Manuel A. Orihuela, podrá extender ramificaciones desde cualesquiera puntos de la línea principal, hasta los lugares que crea convenientes, debiendo observarse respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la línea principal. El capital que se emplee en estas ramificaciones, no entra ni se calcula en el que garantiza el Gobierno.

Dichas ramificaciones no podrán

hacerse hasta despues de terminada la línea principal.

Art. 8º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes, estaciones, casas, almacenes y demas dependencias. Si la empresa necesitase algunos terrenos municipales ó de particulares para términos, estaciones ó cualquiera otro objeto, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos.

Art. 9º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de modo que no sufran daño los propietarios ó el público; pero su costo se incluye en el capital garantizado.

Art. 10. Los carruajes, máquinas rieles, herramientas, fierro, carbon, pintura, y demas útiles necesarios para construir, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio, y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la misma exencion por solo el tiempo que dure la construccion del camino. Se entiende por víveres la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion del número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

Art. 11. Si los jefes de la Aduana ó el interventor del ferrocarril, creyesen que es excesivo el número de los artículos que se piden libres de derecho para la explotacion y conservacion de la línea, despues que está concluida, el Gobierno nombrará una Junta de Ingenieros, para que oyendo ántes á la Junta Directiva del ferrocarril, resuelva el caso.

Art. 12. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la línea y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir estrictamente, con tal que no se opongan á las leyes del país, y que hayan sido visados por el cónsul peruano en el lugar de donde proceden los peones. Las autoridades de las provincias prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir su deber.

Art. 13. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril, quedarán exceptuados del servicio militar, salvo en el caso de guerra nacional, en que los empleados peruanos tendrán que cumplir con su deber para con el país.

Art. 14. No se exigirá á la empresa ninguna contribucion ordinaria ó extraordinaria, directa ó indirecta, durante el tiempo del privilegio.

Art. 15. Se permite á la empresa construir en el puerto de Iquique un muelle, que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones que la aduana de aquel puerto determinare para resguardo de los intereses fiscales. En caso que convenga al Gobierno hacer uso del muelle del ferrocarril, para el servicio de la aduana ó comprarlo, se estipulará una compensacion correspondiente en el primer caso, ó se abonará su valor en el segundo, conforme á las disposiciones que se dicten posteriormente para detallar este justiprecio.

Art. 16. La empresa podrá emplear sus propios peones, para el desembarque de todos los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril y para el trasporte de estos á sus almacenes.

Art. 17. El máximum de fletes que cobrará por milla la empresa será: por cada quintal de carga que trasporte el ferrocarril, uno y medio centavos de sol; por pasajeros en coche de primera clase, por

milla, diez centavos de sol; en coches de segunda clase, por milla, cinco centavos de sol, tanto de subida como de bajada. Con arreglo á esta base se formará la tarifa de fletes y pasajes, y la someterá á la aprobacion del Gobierno, despues de la cual no podrá, sin acuerdo de este, ser alterada en ningun sentido. Para la alteracion se organizará un expediente en que se pondrá de manifiesto la necesidad de la alteracion.

Art. 18. Las mercaderías que por su peso ó volúmen necesiten una tarifa especial, se arreglarán á precios que constarán en una tarifa firmada por la empresa de acuerdo con el Gobierno.

Art. 19. Por el ferrocarril de Iquique se trasportarán gratis la balija del correo y el empleado conductor. Las tropas, jefes y oficiales, empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio, pagarán medio pasaje, y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán la mitad del flete, debiendo las autoridades tomar las medidas necesarias para que no se abuse de de esta concesion.

Art. 20. La empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos sufran las personas y mercaderías que conduzcan los trenes, pero si fuesen causadas por culpa ó negligencia de sus dependientes, la responsabilidad será de estos. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas á los empleados de la empresa, se perdiesen por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

Art. 21. D. José Pickerin y don Manuel A. Orihuela y sus herederos legítimos, podrán trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino, por cualquiera especie de contrato que esté arreglado á las leyes del país; formar una compañía por acciones, ó disponer de su propiedad como lo crean conveniente; pero ni ellos, ni los que le sucedan en la empresa, cualquiera que sea su nacionalidad, podrán emplear en las cuestiones que se susciten, otros medios que los que las leyes de la República prestan á los peruanos para obtener justicia y defender sus derechos. Pueden tambien obligar é hipotecar con la misma condicion el camino y sus enseres, para adquirir caudales aplicables á la empresa, sin excederse en ninguno de los casos citados, de lo estipulado en este contrato.

Tanto en el caso de venta como en el de hipoteca, los contratistas ó sus cesionarios, deberán dar aviso al Gobierno, por si quiere comprar el camino ó facilitar los caudales que necesite la empresa, pues para uno y otro caso gozará el Estado del derecho de preferencia.

Art. 22. Luego que se organice la compañía del ferrocarril, el Gobierno nombrará un comisionado que lo represente, quien tendrá el derecho de asistir á todas las juntas que celebren los directores, y sin cuyo conocimiento no podrán hacerse compras ni contratas que afecten al capital de la empresa. Este agente podrá ser el Ministro Diplomático del Perú en el lugar donde se establezca la sociedad, ó cualquiera otra persona que con tal objeto nombre el Gobierno.

Art. 23. El Gobierno concede al ferrocarril de Iquique á la Noria, en virtud de la disposicion legislativa citada, la garantía nacional del interés de 7 % anual, despues de deducidos los gastos de explotacion, por el término de veintecinco años, hasta el máximum de 2.400,000 soles, que se ha fijado como capital necesario para la construccion de esta línea con todas sus dependencias y material rodante. Su garantía empezará á correr por la tercera parte del capital señalado, tan pronto como estén concluidas doce millas de camino; correrá por las dos terceras partes del capital, cuando haya veinticuatro millas concluidas; y se hará efectiva sobre todo el capital c nando el fer

rocarril esté definitivamente concluido, con sus estaciones, maestranza, muelle, talleres, oficinas, material rodante y demas dependencias. Queda afecto con especialidad á la seguridad de esta garantía, el sobrante de las ventas de guano de las islas de Chincha que se hagan en Europa, despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, á que debe responder segun las contratas vigentes.

Art. 24. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del capital invertido en la construccion del ferrocarril, no excediendo de los 2.400,000 soles citados, se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion, entendiéndose desde ahora por estos gastos el pago de un Director en Iquique ó la Noria, un ingeniero ó inspector, un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardias y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril; gastos de combustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo, y todos los demas gastos que se ocasionen ó para reponer el consumo lento de las cosas y las que se pierdan por causas extraordinarias y que no dependen de la mala construccion de la via ó material rodante. El déficit por el cual pueda quedar responsable el Erario, será pagado á la empresa en Lóndres, al precio de cambio corriente, al fin de cada seis meses, por medio de los agentes financieros del Gobierno, treinta dias despues de haberse fijado el importe del déficit con las formalidades y autenticidad necesarias. Pero si resulta que el costo de tal camino con sus accesorios, segun los presupuestos, fuere menor de los 2.400,000 soles, el Gobierno solo garantizará el interés sobre el capital que efectivamente se invirtiere.

Art. 25. Luego que el camino produzca mas de un 10 ℘ anual de beneficio, repartible en dividendos, el exceso se entregará al Estado, hasta reembolsarlo de las sumas que haya pagado para cubrir la garantía.

Art. 26. La garantía de 7 ℘ anual cesará de hecho si el camino produce el 7 ℘ por dos años consecutivos, sin perjuicio de pagar al Estado lo que hubiese gastado por la garantía.

Art. 27. El Gobierno nombrará tambien un interventor residente en Iquique, que tendrá derecho de asistir á las juntas de la Direccion Administrativa y de los agentes locales de la empresa. Este interventor deberá tener un conocimiento exacto de todas las operaciones de contabilidad que se ejecuten y examinará los balances semestrales que deben hacerse el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año, con vista de los libros y cuentas de la compañía, dando un certificado de su exactitud. En caso que del balance resulte que el Gobierno tiene que satisfacer á la empresa alguna cantidad por déficit, el interventor dará un certificado en forma que acredite esta circunstancia, y en vista de este documento, el Gobierno ordenará el pago. Si el interventor encuentra que los trabajos y gastos que se emprenden, no son los naturales y convenientes, hará las observaciones oportunas á la Junta Administrativa de la empresa, la cual las tomará en consideracion, y dará las explicaciones necesarias para que se tomen en cuenta al determinar el pago de la garantía.

Art. 28. Todas las cuestiones técnicas y profesionales que se susciten entre el Gobierno y la empresa se someterán á la decision de una comision compuesta de un ingeniero del Estado y de otro de la compañía, nombrados por ambas partes respectivamente, y en caso que estos no se puedan poner acordes en sus opiniones, se nombrará un tercero de comun acuerdo, cuya

decision será definitiva. Cualquiera diferencia que pueda ocurrir sobre la inteligencia de este contrato, se juzgará con arreglo á lo que se haya estipulado en las concesiones de los ferrocarriles de Arequipa é Ica, en caso que en la presente no se haya determinado claramente ó se haya omitido alguna condicion.

Art. 29. Concluida la obra del ferrocarril de Iquique, la empresa someterá á la aprobacion del Gobierno un reglamento para el mejor arreglo y servicio del tráfico, el cual será cumplido en todas sus partes por las autoridades de la provincia.

Al mismo tiempo se fijará: 1º las obligaciones y deberes del interventor que nombre el Gobierno: 2º la clasificacion y conocimiento claro y preciso de los gastos de explotacion propiamente dicha, de los de conservacion y reparacion y de los de fabricacion y reconstruccion: 3º las formalidades que debe observar para poner en conocimiento del Gobierno el resultado de las cuentas y balances semestrales, determinando el producto líquido del camino y la proporcion de este y del capital; y 4º la comprobacion que debe acompañar, si llega el caso de que resulte algun cargo contra el Estado por la garantía

Art. 30. El ferrocarril de Iquique, como las demas vias de esta clase, queda sujeto á las leyes y reglamentos generales que se dieren para el arreglo y policía de los caminos de fierro en la República.

Art. 31. D. José Pickering y don M. Avelino Orihuela se comprometen á empezar la construccion del ferrocarril de Iquique á la Noria, dentro de diez y ocho meses, contados desde la fecha este decreto, y á concluirlo veinte y cuatro meses despues de haberlo comenzado, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor. Los empresarios darán, en el término de cuatro meses, una garantía de 20,000 pesos para asegurar el cumplimiento de esta obligacion, cuya suma pagarán como multa, en caso que no llenen el compromiso que contraen.

Y si esta fianza no se constituye dentro de cuatro meses, contados desde la fecha, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó de la garantía de una ó mas casas respetables de comercio, de hecho se tendrá por concluido y sin efecto alguno este contrato.

Art. 32. Cinco años antes de cumplir los noventa y nueve años de la concesion, el Gobierno hará reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios, y la empresa tendrá la obligacion de mantenerlo en el mas perfecto estado de conservacion hasta que se entregue á los agentes del Gobierno.

Art. 33. Si por cualquiera causa, exceptuándose los casos fortuitos ó de fuerza mayor, se suspendieren los trabajos del ferrocarril durante seis meses, se entenderá hasta que se recomiencen dichos trabajos, que se ha suspendido igualmente la garantía del Gobierno por todas las millas hechas. Si la suspension del trabajo excediere de un año, cesan completamente los derechos y privilegios concedidos por este contrato, exceptuándose tambien los casos fortuitos y de fuerza mayor.

Art. 34. La empresa depositará en la Direccion de Obras Públicas el plano y perfiles de este camino, al mismo tiempo que preste la garantía á que se refiere el artículo 31. No podrá variarse la direccion de la línea sin prévia aprobacion del Gobierno.

Art. 35. Estando obligada la empresa á principiar los trabajos del ferrocarril dentro de diez y ocho meses, contados desde la fecha de este decreto, y á concluirlo dos años despues, se declara: que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse concluidos los términos, talleres, almacenes y oficinas, pues de lo contrario, y sin perjuicio de hacerse correr los veinticinco años de la garantía y hacerse

efectiva la multa convenida, la empresa será obligada al cumplimiento de su deber, conforme á las leyes del país.

Art. 36. Si conviniere establecer un camino de fierro desde Pisagua ó desde cualquier otro punto de la costa de la provincia de Tarapacá, á los lugares del interior de ella, concederá el Gobierno á la empresa del ferrocarril de Iquique la preferencia para plantificarlo, bajo las mismas condiciones que se propongan por otros empresarios, de cuya preferencia gozará solo por el término de ocho años, contados desde la fecha.

Art. 37. En caso de que se trate de construir un ferrocarril entre la República de Bolivia y la provincia de Tarapacá, el Gobierno estipulará que se ponga en conexion con el de Iquique á la Noria, á fin de que este pueda servir á aquel como base ó punto de partida.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes, y pásese el expediente á la Tesorería Departamental para el otorgamiento de la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — GOMEZ SANCHEZ.

Se manda extender la escritura.

TESORERIA PRINCIPAL.

Lima, Noviembre 12 *de* 1864.

Pase al actuario de esta oficina para que extienda la respectiva escritura, sirviendo de base el precedente decreto supremo y las demas piezas de que consta este expediente, cuyos documentos reemplazan á la minuta. — GARCIA. — Ante mí. — LUCAS DE LA LAMA.

Por tanto el señor Administrador otorgante, dando el debido cumplimiento á lo mandado en el supremo decreto anterior, y á mérito del expediente del caso que se ha tenido á la vista, formando ambas piezas la principal esencia de esta escritura, y á virtud de la facultad que á este respecto se le ha cometido, como consta de la parte final del artículo 37 del precitado decreto supremo; otorga por el tenor de la presente que este contrato les será firme y seguro á los señores D. José Pickering y D. Manuel Avelino Orihuela en los mismos términos relacionados por las treinta y siete condiciones que él abraza, y que han sido acordadas para su puntual observancia, asegurando el señor Administrador les será firme y seguro á los señores contratistas por el término y demas calidades que ya se han relacionado, sin que se les pueda quitar esta negociacion para persona alguna por el tanto ó mas, si otras propuestas que al respecto de este asunto pudieran hacerse, pena de nulidad y de abonarles en caso contrario, todas las costas, daños y perjuicios que se les ocasionaren y crecieren, asegurándoles así con los bienes presentes y futuros del Erario Nacional, por ser estos los que conforme á derecho se pueden y deben obligar. Y el señor D. Manuel Avelino Orihuela, al que del mismo modo doy fe conozco, por sí y en representacion del señor D. José Pickering, dijo: que quedaba este contrato aceptado en todas sus partes, tal y como en él se estipula, sin que puedan tener derecho á la menor alteracion, salvo, si necesario fuere, el prévio supremo decreto que en tal caso se expidiere, segun y como se tuviere por conveniente, obligándose á todo lo antes relacionado en la parte que le respecta, con todos sus bienes habidos y por haber, segun derecho, protestando de la misma manera prestar la garantía de que se encarga la segunda parte del artículo 31 del susodicho supremo decreto, y en el período que se puntualiza, lo que si no tuviese lugar, será cumplida asimismo la cancelacion del contrato, como se expresa terminantemente al final de él. Instruidos de todo, de un

modo circunstanciado los señores otorgantes, habiendo oido y entendido cuanto va relacionado en este instrumento, dieron el poder necesario á las justicias y señores jueces que de esta causa conozcan ó puedan conocer, para que á lo referido los ejecuten, compelan y apremien, con todo el rigor de las leyes y via ejecutiva, como si fuera por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, consentida y no apelada en el término ordinario, sobre que renuncian las leyes, fueros y derechos de su favor, con las que prohiben la general renunciacion de todas ellas, para que no les aprovechen en tiempo ni manera alguna. Así lo dijeron y firmaron despues de impuestos del contenido de esta escritura, siendo testigos D. Luis Roca, D. Estanislao Enriquez y D. José de la Fuente, vecinos de esta ciudad, á quienes del mismo modo doy fe conozco, y en presencia de los cuales les fueron leidos á los señores otorgantes los artículos 735 al 38 del Código de Enjuiciamiento Civil.—JOSÉ FELIX GARCIA.—M. AVELINO ORIHUELA.—LUIS ROCA.—ESTANISLAO ENRIQUEZ.—JOSÉ DE LA FUENTE.

Ante mí.—LUCAS DE LA LAMA, Escribano de la Tesorería Departamental.

Ampliacion de la garantía concedida y aumento del capital para su construccion.

Lima, Octubre 15 de 1864.

Excmo. Señor.

El Congreso ha autorizado al Poder Ejecutivo para que conceda á los empresarios del ferrocarril de Iquique á las salitreras de la Noria, la garantía de 7 ℘ sobre los dos millones cuatrocientos mil soles que, segun el respectivo presupuesto, importa la enunciada via férrea, debiendo estipularse en el contrato que al efecto se celebre, las demas condiciones expresadas en el decreto de 27 de Mayo del presente año, relativo á la plantificacion del ferrocarril de Pisco á Ica.

Lo comunicamos á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E. — RAMON CASTILLA, Presidente del Senado. MANUEL PINO, Vicepresidente de la Cámara de Diputados. — FRANCISCO CHAVEZ, Senador Secretario. —PABLO A. ARNAO, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Octubre 22 de 1864.

Cúmplase y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GOMEZ SANCHEZ.

Caducidad de la contrata de 12 de Noviembre de 1864.

Lima, Junio 10 de 1868.

Visto este expediente y el recurso agregado de D. Federico Blume, titulado representante de D. Manuel A. Orihuela, atendidas las razones alegadas por el señor Fiscal en las vistas precedentes, y teniendo en consideracion:

1º Que habiéndose concedido por escritura de 12 de Noviembre de 1864 á D. José Pickering y D. Manuel Avelino Orihuela el privilegio de construir un ferrocarril de Iquique á las salitreras de la Noria, el concesionario principal Pickering ha abandonado de hecho la empresa, cometiendo en Lóndres, donde se dijo que estaba formando la compañía, abusos y defraudaciones que lo tienen prófugo y sin domicilio conocido.

2º Que por la cláusula 31 de la escritura, los concesionarios se obligaron á principiar los trabajos diez y ocho meses despues de la fecha del decreto supremo, á cuya obligacion solo se dió un cumplimiento efímero, principiándolos el 3 de Mayo de 1866 sin los elementos precisos para llevarlos á término.

3º Que disponiéndose en la cláusula 33 que si la suspension de los trabajos excediese de un año, cesaban completamente todos los dere-

chos y privilegios concedidos, este hecho ha tenido lugar; pues por notoriedad y confesion del mismo Blume, representante de Orihuela, los trabajos están suspensos desde 30 de Octubre de 1866.

4º Que los concesionarios han faltado igualmente á la obligacion de construir el camino en el término de dos años (cláusulas 31 y 35) que ha fenecido el 3 de Mayo precedente.

5º Que aunque D. Federico Blume alegue que han ocurrido casos fortuitos y de fuerza mayor, dando este nombre á los últimos acontecimientos políticos, esta alegacion es falsa, pues, por confesion de Blume y por notoriedad, esos acontecimientos comenzaron muchos meses despues de haberse suspendido los trabajos, siendo además, en todo caso, superables las dificultades que mas tarde podian haberse ofrecido á la empresa, siempre que los sucesos políticos la hubiesen encontrado en trabajo, lo que no tuvo lugar.

6º Que no habiéndose verificado las condiciones referidas, el contrato ha caducado por su misma naturaleza y por las disposiciones de los artículos 1282, 85 y 86 del Código de Enjuiciamientos.

7º Que en 27 de Mayo de 1864, y hallándose en iguales circunstancias que las actuales, el Gobierno declaró que la concesion anteriormente hecha á D. José María Costas y á D. Federico Pezet, habia caducado, cuya declaracion consideró el Congreso potestativa del Gobierno, al acordar un aumento de garantía á los concesionarios últimos.

8º Que siendo de gran importancia para la provincia de Tarapacá la construccion de esta línea férrea, deber del Gobierno es destruir legalmente los embarazos que se presenten para llevarla á cabo; y

9º Que por la cláusula 31 de la escritura, la falta de cumplimiento en las condiciones del contrato, trae como consecuencia la efectividad de la multa de 20,000 pesos á que se obligaron Orihuela y Pickering;

Se resuelve:

1º Que ha caducado y se considera insubsistente la contrata hecha por D. José Pickering y don Manuel A. Orihuela, en 8 de Noviembre de 1864 para construir un ferrocarril de Iquique á las salitreras de la Noria.

2º Que los concesionarios han incurrido en la multa.

Pase este expediente á la Tesorería Departamental para que proceda á la cancelacion de la escritura de 12 de Noviembre de 1864, y á dictar las medidas convenientes para hacer efectiva la multa.

Y por cuanto es necesario que la obra del ferrocarril á que esta resolucion se refiere, se lleve á cabo con la posible brevedad: convóquese licitadores por el término de quince dias, para que presenten propuestas cerradas, sirviendo de bases las condiciones bajo las cuales se dictó el supremo decreto de 8 de Noviembre de 1864.

Regístrese y publíquese. — Una rúbrica de S. E. — LA-FUENTE.

Orden para convocatoria.

Junio 19 *de* 1868.

Señor Administrador del Tesoro.

Dispone S. E. el 2º Vicepresidente que US. convoque licitadores para la construccion de los ferrocarriles de Iquique á las salitreras de la Noria, de Lima á Chancay y de Pisco á Ica. Las propuestas se presentarán cerradas, y el término para recibirlas será de quince dias, contados desde los primeros avisos.

Dios guarde á US. — ANTONIO G. DE LA-FUENTE.

Se consulta al Fiscal.

Lima; Julio 5 *de* 1868.

Habiéndose pedido propuestas cerradas por la Tesorería Principal,

en cumplimiento del decreto que precede y por el término de quince dias que se han vencido, en esta fecha, y no habiéndose presentado otras que las de D. Ramon Montero y hermanos y de D. José Francisco Canevaro en nombre de don A. Laski; vuelva este expediente al señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema, Dr. Ureta, para que expida el dictámen que corresponde.—LA-FUENTE.

Dictámen fiscal.

El Fiscal dice: que con la misma potestad que habia ejercido el Gobierno en el decreto de 27 de Mayo de 1864, para declarar la caducidad de la primitiva concesion Costas y Pezet, del privilegio referente al ferrocarril de Iquique á la Noria y trasmitirlo á Pickering y Orihuela, potestad reconocida por el Congreso en 22 de Octubre de 1864, al aumentar la garantía fiscal del 7 ₱, pedida en virtud de aquel decreto; con esa misma potestad declaró V. E. en el decreto de 10 de Junio último la caducidad de la concesion á Pickering y Orihuela, por haber estos abandonado el trabajo que iniciaron, é incurrido en las responsabilidades prescritas en los artículos 31 y 33 del decreto supremo de 8 de Noviembre de 1864. V. E. consideró innecesario que se agregasen los demas comprobantes indicados por este Ministerio, halló suficiente mérito en el mismo recurso presentado á nombre del señor Orihuela. En apoyo de esa apreciacion ha venido por conducto de la Subprefectura la representacion del comercio y vecindario de Iquique con ciento veintiseis firmas notables, en que no solo se confirma el hecho del abandono, sino que se detallan los abusos, defraudaciones y manejos vergonzosos que se han cometido á la sombra de aquella concesion. Provocada la concurrencia pública de cuantos quisiesen construir el mencionado ferrocarril sobre las bases decretadas en 3 de Noviembre, con arreglo á la resolucion legislativa de 22 de Octubre de 1864; aparecen las dos preexistentes propuestas de D. José Francisco Canevaro por el súbdito francés D. A. Laski y de los nacionales D. Ramon Montero y hermanos y la del súbdito inglés D. Josias Hams, presentada despues del término. Las dos primeras se contraen al ferrocarril de mocion á vapor que es objeto de la convocatoria y lo ha sido de la autorizacion con que el Gobierno procede, y la de Hams se limita á un ferrocarril de sangre, valor de 900,000 soles y ofrece construir por su cuenta ó por la del Estado, á comision del 10 ₱. Esta propuesta de Hams, por su naturaleza y por sus términos, es inadmitible en el actual concurso. Comparando las propuestas de Laski y de Montero Hermanos, resulta:

1º Que no difieren en las condiciones generales, ni en la calidad del ferrocarril, ni en el capital de su costo, ascendente á 2.400,000 soles, ni en el tipo de la garantía fiscal que es de 7 ₱ de utilidades, ni en los plazos para principiar y concluir la obra, ni en la obligacion que contraen de ceder sin grávamen al Estado, el ferrocarril y todas sus pertenencias, pasado cierto tiempo de explotacion.

2º Que Laski solicita un privilegio exclusivo por treinta y cuatro años y la propiedad del camino por sesenta y cinco años mas, á la vez que Montero Hermanos fijan en veinticinco años la duracion del privilegio y en sesenta años la propiedad posterior.

3º Que Laski ofrece emitir en acciones para el público la quinta parte de las que constituyan el valor de la empresa, y Montero Hermanos ofrecen la cuarta parte.

4º Que Laski señala por las tarifas de pasaje de primera clase y de fletes, el 25 ₱ menos de lo que actualmente se cobra, y por los pasajes de segunda clase la mitad de los de primera, en tanto que Mon-

tero Hermanos dejan á disposicion del Gobierno la tarifa durante el término de la garantía, y designan para despues de ella la misma base que rija en el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

Es pues manifiesto, que la propuesta de los nacionales Montero Hermanos es mas ventajosa y de consiguiente preferible á la del súbdito francés Laski. Expedito por esta razon el Gobierno para contratar con el mejor postor, no debe sin embargo aceptar llanamente todas las bases de la propuesta de Montero Hermanos, si estos no consienten en las modificaciones que exige la conveniencia fiscal y el interés público. Cuando se fijó en 1864 el capital de soles 2.400,000 para garantir el respectivo interés de 7 ℗, fué en el supuesto que el ancho de la via sería de un metro setenta centímetros.

No siendo ya ese el ancho de la via que va á construirse, sino el de cuatro piés, ocho y media pulgadas entre rieles, (medida inglesa) que es mas económico é igualmente seguro, y que es el presupuesto en este concurso como base general establecida por la comision central de ingenieros y adoptada para el gran ferrocarril de Mejia á Arequipa, segun consta del informe que dió la comision central en 30 de Mayo último y se publicó en el número 25, tomo 54 de "El Peruano," evidente es que debe reducirse ahora el capital de los 2.400,000 soles en razon del menor costo que tendrá la via de cuatro piés ocho y media pulgadas entre rieles.

Esta condicion ha dado lugar á que se rebaje á 12.000,000 la cantidad de 15.000,000 de soles en que anteriormente se habia apreciado el dicho ferrocarril de Mejia á Arequipa, y por la misma debe rebajarse cuando menos 400,000 soles de la cantidad de 2.400,000 soles que se fija en la propuesta para calcular la garantía en el ferrocarril de Iquique á la Noria. Concurre además la circunstancia de haber sido notoriamente excesiva la cantidad á que segun los presupuestos formados se hizo ascender el total valor del camino en 1864. En cuanto á la tarifa de pasajes y fletes convendria establecer, desde ahora, el máximum á quedebe sujetarse la que se forme para cuando se entregue al tráfico de la línea.

Atendida la tasacion acordada respecto de otros ferrocarriles de la República podia ser el máximum por milla: en los pasajes de primera clase, cinco centavos, en los de segunda, tres centavos: en fletes por quintal, uno y medio centavos. En cuanto á la manera de establecer los productos líquidos para completar en caso de déficit el monto de la garantía, será conveniente determinarla con claridad para evitar cuestiones que han sobrevenido ya, en empresas de este género. Podria establecerse, que las únicas deducciones legítimas del producto bruto sean las siguientes:

1º Sueldo de un director en Iquique ó en la Noria.

Un ingeniero.

Un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la direccion y contabilidad, y los maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril.

2º Gastos de combustible y demas artículos de consumo diario, y los otros que se ocasionen para refaccionar ó reponer los daños ó pérdidas que sufra la línea, sus oficinas y el material rodante.

Para que con argumentos de competencia no se eluda ni retarde la accion administrativa, debe advertirse que el Gobierno conserva y ejercerá en los casos previstos en este contrato, su potestad de declarar la caducidad de estas concesiones y de imponer y hacer recaudar las multas á que hubiere lugar. Y la caducidad será declarada por el Gobierno á mas de imponer la multa, siempre que no se principie la obra dentro del plazo correspondiente, ó sea abandonado el traba-

jo durante un año. Manteniendo el principio establecido por regla general, conviene declarar igualmente que cualquiera línea puede atravesar la de esta empresa á fin de continuar su propio curso, pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin que impida en ningun caso el tráfico de la una ni de la otra. Con las modificaciones anteriormente expuestas, las cláusulas generales contenidas en la propuesta de Montero Hermanos, y las demas correlativas del supremo decreto de 8 de Noviembre de 1864, puede V. E. conceder á los ciudadanos D. Ramon Montero Hermanos la construccion y explotacion del ferrocarril de Iquique á la Noria, salvo su mejor acuerdo.

Lima, Julio 8 de 1868.—URETA.

Decreto supremo aprobatorio.

Lima, Julio 11 *de* 1868.

Visto este expediente, de conformidad con el dictámen fiscal que antecede, y siendo la propuesta de D. Ramon Montero Hermanos la mas favorable á los intereses públicos y del fisco; en uso de la autorizacion concedida al Gobierno por el Congreso de 1864 para la construccion de un ferrocarril entre Iquique y las salitreras de la Noria, y con el voto del Consejo de Ministros; acéptase la mencionada propuesta de D. Ramon Montero Hermanos, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á don Ramon Montero Hermanos el derecho de construir un ferrocarril desde el puerto de Iquique á las salitreras de la Noria, en la provincia de Tarapacá, sobre el cual gozarán de privilegio exclusivo por el término de 25 años. Pasados estos, la empresa conservará la propiedad del camino por 40 años mas, sin privilegio.

2ª Don Ramon Montero, tendrá el derecho de formar en el país ó en el extranjero una sociedad que se denominará "Compañía del Ferrocarril de Iquique á la Noria", y la cual gozará de todos los derechos y privilegios que tienen ahora y se acuerden en adelante á esta clase de asociaciones.

3ª Se ofrecerán en el Perú y durante 3 meses, 500 acciones de á 1,000 soles cada una, haciéndose esta convocatoria en los periódicos.

4ª Durante el término del privilegio no se permitirá establecer otro ferrocarril entre el puerto de Iquique y las salitreras de la Noria en la provincia de Tarapacá. Vencido el término de la concesion, es decir, cumplidos los 65 años, pasará el camino á ser dominio del Estado. El término principia á contarse desde que sea entregada al tráfico la línea.

5ª El camino será de una sola via y el ancho de esta será de cuatro piés ocho y media pulgada (medida inglesa) entre rieles. El camino se construirá con toda la solidez que requiere su objeto, debiendo pesar los rieles cuando menos 60 libras por yarda lineal, y tanto estos como los durmientes, máquinas, carros, etc. serán de la mejor calidad.

6ª El Gobierno concede gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si la empresa necesitare algunos terrenos municipales ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

7ª Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas y demas útiles para construir, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal durante todo el tiempo del privilegio, así como los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores durante la construccion del camino.

8ª La empresa podrá introducir peones del extranjero para el tra-

bajo de la línea, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir, con tal que no se opongan á las leyes del país. Las autoridades de la provincia prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores.

9ª Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra exterior, respecto de los peruanos.

10. No se exigirá á la empresa ninguna contribucion ordinaria ó extraordinaria durante el tiempo del privilegio.

11. Se permite á la empresa construir en el puerto de Iquique un muelle que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones que la aduana de aquel puerto tenga á bien determinar para seguridad de los intereses fiscales.

12. La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de todos los materiales, útiles y víveres destidados al ferrocarril y para el trasporte de ellos á sus almacenes.

13. El máximum de la tarifa que habrá de obvervarse por la empresa, será el siguiente:

Fletes: por cada quintal de carga, por milla, uno y medio centavos.

Pasaje: de primera clase cinco centavos; id. de segunda clase, tres centavos.

Con arreglo á esta base la empresa formará la tarifa que será sometida á la aprobacion del Gobierno.

Las tropas, los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio y las balijas del correo y sus conductores, se trasportarán gratis.

14. La empresa no será responsable de los daños ó perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías; pero si fuesen causados por la culpa ó negligencia de sus dependientes, la responsabilidad será de estos. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas á los empleados de la empresa, se perdieren por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

15. Don Ramon Montero Hermanos y la compañía que puedan estos organizar, tendrán el derecho de trasmitir en el todo ó en parte sus derechos al camino por cualquier contrato. Este derecho se extiende á los demas que son accesorios á la libre propiedad. La trasmision se hará con aprobacion del Gobierno, y si se verificare en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

16. El Gobierno concede á la empresa de una manera absoluta é incondicional, en virtud de la disposicion legislativa de 15 de Octubre de 1864 la garantía nacional del interés de 7 ℘ sobre el capital de 2.000,000 de soles y por el término del privilegio. La garantía comenzará á correr por la tercera parte del capital señalado, tan pronto como estén concluidas 12 millas del camino; correrá por las dos terceras partes cuando haya 24 millas concluidas; y se hará efectiva sobre todo el capital cuando el ferrocarril esté definitivamente concluido. Queda afecto con especialidad á la seguridad de esta garantía, el sobrante de las ventas de guano que se hagan en Europa, despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, conforme á las contratas vigentes.

17. Para fijar el producto líquido aplicable al interés del capital invertido en la construccion del ferrocarril, se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion que se fijan en los siguientes:

1º Sueldos de un director en Iquique ó la Noria, un ingeniero ó inspector, un tenedor de libros y demas empleados subalternos para

la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exije el servicio de todo ferrocarril; y

2º Los gastos de combustible, aceite y demas artículos de consumo diario, y cuantos desembolsos sean precisos para refaccionar, reponer los daños ó pérdidas que sufra la línea, sus oficinas y el material rodante.

18. El déficit por el cual quede responsable el Erario, será pagado á la empresa en Lima ó en letras sobre Lóndres, á voluntad del Gobierno y al cambio corriente, cada seis meses, y treinta dias despues de haber presentado la cuenta.

19. Luego que el camino produzca mas de un 10 ℘ anual de beneficio neto, el exceso se entregará al Estado hasta reembolsarle de las cantidades que hubiere adelantado para pagar la garantía.

20. La garantía cesará si el ferrocarril produce mas del 7 ℘ por dos años consecutivos, sin perjuicio de pagar al Estado lo que hubiese cubierto por garantía.

21. El Gobierno tendrá derecho de nombrar un interventor residente en Iquique, para inspeccionar la contabilidad y examinar los balances semestrales que deben hacerse el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año, con vista de los libros de la empresa.

22. Todas las cuestiones que se susciten entre el Gobierno y la empresa se someterán á la decision de una comision compuesta de un ingeniero del Estado y otro de la empresa, y en caso de discordia se nombrará de comun acuerdo un tercero dirimente, cuya resolucion será definitiva.

23. El ferrocarril de Iquique quedará sujeto á las leyes y reglamentos generales que se dicten respecto del arreglo y policía de los caminos de fierro de la República.

24. Don Ramon Montero Hermanos se comprometen á comenzar la obra del ferrocarril dentro de 6 meses contados desde la fecha en que le sea entregado el trazo final, y á concluirlo treinta meses despues de haberlo comenzado.

25. Si se suspendieren los trabajos durante un año, Montero perderá de hecho los privilegios que se le conceden. Tanto este caso como los de la cláusula anterior no tendrán efecto si ocurren casos fortuitos ó de fuerza mayor.

26. Montero Hermanos se comprometen á constituir antes de 30 dias, contados desde el otorgamiento de la escritura, una fianza de 40,000 soles, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó por la garantía de diez fiadores de 4,000 soles cada uno. Esta fianza se hará efectiva en el caso de que Montero Hermanos falten á las condiciones anteriormente estipuladas.

27. La empresa tendrá la preferencia para establecer cualesquiera caminos de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios durante el término del privilegio.

28. En el caso de que se trate de construir un ferrocarril entre la República de Bolivia y la provincia de Tarapacá, el Gobierno podrá estipular que se ponga en conexion con el de Iquique y la Noria, á fin de que este pueda servir de base á aquel.

29. Montero Hermanos reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato en los casos á que se refieren las cláusulas 25 y 26.

30. Queda tambien establecido que cualquiera línea puede atravesar las de esta empresa á fin de continuar su propio curso, pero llenando todos los requisitos de seguridad que se observan en estos casos.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que la Tesorería Departamental haga extender la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese—Rúbrica de S. E.—La-Fuente.

Ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo.

Propuesta para su construccion.

Excmo. Señor.

Manuel Avelino Orihuela por sí y á nombre de D. José Pickering, concesionarios del ferrocarril de Iquique á la Noria, ante V. E. respetuosamente expongo: que habiendo reconocido la posibilidad de establecer una línea férrea, servida por máquinas de vapor, entre el puerto de Pisagua y las salitreras que se llaman del Norte en la provincia de Tarapacá; y siendo evidente su conveniencia á la industria salitrera y al comercio, nos hemos resuelto á construir desde luego un ferrocarril servido por máquina de vapor entre el mencionado puerto y el canton de Sal de Obispo, sin gravámen alguno para el Erario, y ofreciendo una participacion en esta empresa á todas las personas del país que quieran interesarse en ella. En esta virtud, haciendo uso del derecho que nos concede el artículo 36 de la contrata del ferrocarril de Iquique, vengo á solicitar de V. E. se digne concederme, en uso de las facultades de que se halla investido por la ley, el privilegio y propiedad de esta obra sobre las bases siguientes:

Art. 1º El Gobierno nos concederá privilegio exclusivo por el término de veinticinco años para construir un ferrocarril servido por máquinas de vapor, desde el puerto de Pisagua á las salitreras de Sal de Obispo, y para establecer los ramales que la empresa crea convenientes en conexion con la línea principal. Vencido el término del privilegio, la sociedad conservará la propiedad de dicho camino por setenta y cuatro años mas, y vencidos estos, el camino con todos sus enseres, material rodante y accesorios, pasará á ser propiedad del Estado. El privilegio abraza tambien á las caletas comprendidas entre Pisagua é Iquique.

Art. 2º Para la realizacion de esta empresa, constituiremos una sociedad anónima con el título de "Compañía Nacional del Ferrocarril de Pisagua" con un capital de 1.200,000 soles, que se aumentará si es necesario hasta 2.000,000 de soles. Del capital que se fije, se ofrecerá la mitad al público en el Perú por un año, en acciones de 100 soles, y la otra mitad podrán ponerla los empresarios. Si vencido el año no se hubiesen colocado las acciones, podrán los empresarios negociar las sobrantes en el extranjero.

Art. 3º El Gobierno concederá al ferrocarril de Pisagua gratuitamente el uso de los terrenos de propiedad nacional para la línea, estaciones, almacenes y demas dependencias; como empresa de utilidad pública gozará el derecho de expropiacion, con arreglo á la ley, de las propiedades particulares que necesite; todos los elementos para la construccion, conservacion, reparacion y explotacion del camino serán libres de todo derecho de aduana y municipal; y en fin, esta empresa gozará en general de todas las franquicias y derechos que se han dado y en adelante se den á las de su clase en la República.

Art. 4º El camino será de una sola via, y será construido con toda la solidez que requiere su objeto, empleando materiales y máquinas de la misma calidad y fuerza que los empleados en el ferrocarril de Iquique. En Pisagua se establecerá un muelle en conexion con la estacion principal.

Art. 5º La tarifa de fletes y pasajes será la misma que se ha esti-

pulado por el ferrocarril de Iquique.

Art. 6º La empresa principiará sus trabajos para la construccion del camino á los tres años, cuando mas tarde, de firmada la escritura de la concesion; y concluirá el camino, á lo mas, á los dos años de principiada la obra, salvo los casos de guerra interior ó exterior y demas fortuitos ó de fuerza mayor. A los seis meses de firmada la contrata se depositarán en la Direccion de Obras Públicas los planos y perfil de la obra. Al mismo tiempo se otorgará una fianza de 10,000 soles que la empresa pagará al Gobierno como multa, en caso de que no concluya la obra en el tiempo prefijado.

Art. 7º Por el ferrocarril de Pisagua se transportarán gratis las balijas del correo y el empleado conductor. Las tropas, jefes y oficiales, y los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio, pagarán medio pasaje; y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán la mitad del flete.

Art. 8º El ferrocarril de Pisagua quedará sujeto á las leyes y reglamentos generales que se den para la policía de los caminos de hierro de la República.

Art. 9º Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años de la concesion, el Gobierno podrá hacer reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios, que la empresa mantendrá en el mas perfecto estado de conservacion, hasta que se entreguen á los agentes del Gobierno.

Tales son las bases, Excmo. Señor, de la concesion que solicitamos, y en virtud de la cual el país contará con una línea férrea mas, que venga á dar incremento á su industria, sin causar ningun desembolso ni ocasionar ninguna responsabilidad al Erario. Por el contrario, construida esta línea al mismo tiempo casi que la de Iquique y por los mismos empresarios, se hace imposible el antagonismo de intereses que sin esta circunstancia podria establecerse en perjuicio de la última, cuyo capital tiene un interés garantizado por la Nacion —antagonismo que el Gobierno ha querido evitar estipulando las cláusulas 4ª y 36 de la contrata de Iquique. A mérito de las razones expuestas: —

A V. E. suplico se digne concéderme el privilegio y demas franquicias que solicito para establecer el expresado ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo, en los términos que dejo indicados.

Lima, Noviembre 25 de 1864.—Excmo. Señor.—MANUEL AVELINO ORIHUELA.

Informe de la Direccion General de Hacienda.

Excmo. Señor:

Examinada la propuesta que precede del señor D. Manuel A. Orihuela por sí y á nombre de don José Pickering para establecer un ferrocarril desde la caleta de Pisagua hasta el canton nombrado Sal de Obispo, no hay observacion la menor que hacer á los nueve artículos de que consta: y es tanto mas expedita la concesion del privilegio por la autoridad suprema de V. E. desde que esta obra no afecta los intereses del Estado, por no solicitarse garantía, y por las ventajas visibles y positivas que resultarán á la provincia de Tarapacá.

Lima, Diciembre 5 de 1864.—JOSÉ DE MENDIBURU.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal reproduce lo informado por la Direccion General de Hacienda.

Lima, Diciembre 14 de 1864.—MORALES.

Concesion.

Lima, Diciembre 21 *de* 1864.

Vista la propuesta que hace don Manuel A. Orihuela, por sí y á nombre de D. José Pickering, para establecer un ferrocarril á vapor desde la caleta de Pisagua hasta el canton nombrado Sal de Obispo, en la provincia de Tarapacá; y considerando, que por el artículo 36 de la contrata que en 8 de Noviembre último, celebraron con el Gobierno para la construccion del ferrocarril de Iquique á las salitreras de la Noria, se les concedió el derecho de preferencia, para plantificar el de la referida caleta de Pisagua, bajo las condiciones que se propusiesen por otros empresarios: que siendo esta propuesta la primera y única que se ha presentado para que se adjudique la construccion de dicho camino, sin afectar en lo menor los intereses fiscales, y que ofrece además positivas ventajas al comercio é industria de la indicada provincia; haciendo uso de la autorizacion concedida al Gobierno en el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre último, y de conformidad con lo expuesto por la Direccion General de Hacienda y dictámen del Fiscal de la Suprema; se acepta la referida propuesta bajo las nueve cláusulas que contiene, con solo la modificacion de que el capital que se fija en la cláusula segunda, no puede determinarse, por ahora, hasta tanto que formen los ingenieros de la empresa el presupuesto del verdadero costo del camino, el cual deberá presentarse al Gobierno, para la correspondiente aprobacion, con lo que quedará designado el capital que presente la compañía nacional y el número de acciones que se ofrezcan al público, y la de quedar obligada la empresa á establecer tambien á su costa, una línea telegráfica á lo largo del camino, tan pronto como este quede plantificado. El telégrafo será administrado por la empresa, con la obligacion de trasmitir gratuitamente los despachos del Gobierno y de las oficinas, en asuntos del servicio público, y no gozará de privilegio.

Trascríbase al Ministro de Hacienda para los efectos consiguientes, y pásese el expediente á la Tesorería Departamental para el otorgamiento de la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. — GOMEZ SANCHEZ.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

El Fiscal dice: que en todas partes donde las obras de ferrocarriles no pueden llevarse á cabo por falta de capitales, y por los inconvenientes que ofrece la naturaleza del terreno, es casi una necesidad que el Estado contribuya á la realizacion de ellas, ya asegurando un interés mínimo á los empresarios, ya proporcionándoles por via de proteccion y bajo diversas formas parte de las sumas que cuestan. Dicha necesidad proviene de las grandes ventajas que producen al país las vias férreas para el desarrollo de la riqueza en sus diferentes ramos, no menos que la dificultad de que los particulares empleen en obras de escaso rendimiento, fondos considerables que en cualesquiera negocios les producen una ganancia mayor. Pero esta misma necesidad ha impuesto al Gobierno, á quien la ley confia la suprema administracion de las rentas fiscales, la delicada obligacion de ser muy escrupuloso al hacer concesiones en que se comprometan los caudales públicos, y de someterlos préviamente á todos los trámites que garanticen el mejor resultado posible.

Con estos fines se han dictado en la República las leyes de 8 de Noviembre y 15 de Enero último, autorizando al Gobierno para garantir hasta por veinticinco años el interés de 7 ℘ anual, y para emitir bonos con 7 ℘ de interés y dos

de amortizacion. Mas, cuando se presentan propuestas como la actual de Montero Hermanos, para el ferrocarril de Pisagua á las Salitreras sin exigir ninguna cantidad por préstamo, adelanto, garantía ni otro título que cause grávamen al Fisco, solicitando únicamente permiso para establecerlo y adoptarlo con derecho exclusivo por veinticinco años y la propiedad por setenta y cuatro años mas, pasados los cuales será propiedad nacional; en estos casos no es menester mas que saber si están consultados los intereses del comercio, las exigencias del servicio al público y á la realizacion de la obra, dentro de los términos que se estipulan, so pena de caducidad que debe declarar inmediatamente el Gobierno, sin que sea preciso sostener un pleito para recabar la facultad de disponer lo conveniente hasta lograr que se plantifiquen las vias de comunicacion.

En las diversas ocasiones que el Gobierno ha oido á este ministerio sobre asuntos de esta clase, el Fiscal ha sostenido constantemente estos principios, porque son legales y de pública utilidad. Hay ahora además, con relacion al lugar donde debe hacerse el ferrocarril y sus actuales condiciones, otros motivos especiales en favor de la solicitud de Montero Hermanos.

La importante industria salitrera tomará efectivamente con esta obra un impulso poderoso, y tanto, que cruzada por ferrocarriles la provincia de Tarapacá, no habrá tal vez en el mundo lugar que en esta produccion de salitre haga competencia al Perú. En la exposicion con que está acompañada la propuesta de Montero Hermanos, exposicion acorde con las diversas correspondencias del sur, registradas en los diarios de esta capital, se asegura que en las costas de Bolivia se ha descubierto, á poca distancia del mar, unas pampas de salitre, cuya elaboracion y exportacion han tomado á su cargo las casas de Ossa y Compañía y de Gibbs y Compañía. Siendo esto cierto, decaeria notablemente la industria salitrera de Tarapacá, si no se disminuyese el costo de produccion y tráfico por medio de la baratura y de las facilidades que proporcionará un ferrocarril de mocion á vapor.

Los peticionarios tienen tambien el derecho de preferencia, dado que hubiera otra solicitud para construir un ferrocarril en la provincia de Tarapacá concedido en la cláusula veintiocho del supremo decreto de 11 de Julio de 1868, que sirvió de minuta á la contrata del de Iquique. Y si por haberse acordado anteriormente igual preferencia por ocho años á Pickering y Orihuela en el artículo treinta y seis de su contrato de 8 de Noviembre de 1864, habiendo sido un obstáculo la reclamacion que sosteniendo esta contrata pendia ante la Excelentísima Corte Suprema á instancia de Orihuela, no hay ninguno á este respecto, tanto porque la caducidad de la concesion de 1864 fué declarada oportunamente por el Gobierno, cuanto porque este pleito terminó con el desistimiento que Orihuela hizo y se admitió en el Supremo Tribunal, lo cual se hizo saber oficialmente á este ministerio.

No hay pues ni otra propuesta, ni oposicion alguna que obste á la concesion actual. Examinando las bases de la propuesta de Montero Hermanos, se encuentra que con excepcion de las relativas al ancho de la via, que es análoga al servicio á que principalmente se les destina, las demas son semejantes á las que puso el Gobierno en la citada concesion de 11 de Julio de 1868, con la diferencia favorable al Fisco de que ahora no se garantiza ningun interés y en la otra se pidió y obtuvo el 7 ℘ sobre el capital. En este ferrocarril de Pisagua sin garantía alguna de interés, el máximum de la tarifa que se propone, es igual al de Iquique, ga-

rantida con el 7 % que descansa sobre la base de que será menos de la mitad, y casi un tercio de lo que cuestan actualmente los fletes y pasajes. Si esto manifiesta el provecho que reportará el comercio, debe tambien agregarse que la tarifa que formen los empresarios, será sometida, antes de ponerse en vigor á la aprobacion del Gobierno.

Conviene establecer como un principio general que cualquiera línea podrá atravesar las de la empresa á fin de continuar su propio curso, pero llenando todos los requisitos de seguridad y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de la otra. Debe así mismo prevenirse que antes de entregar la línea al servicio del público se acreditará su seguridad con el respectivo reconocimiento; y como no basta para el caso de no construirse el ferrocarril la fianza que en general se ofrece y que se pagará como multa, en los casos de contravencion á lo estipulado, se debe pactar expresamente que el Gobierno se reserva la facultad de declarar la caducidad de esta concesion, sin perjuicio de hacer efectiva tambien la multa, siempre que no se principie la obra dentro de los seis meses señalados en el artículo 3º de la propuesta, ó sea que se abandone el trabajo durante un año.

Con estas adiciones y las demas que V. E. tenga por mas adecuadas, puede servirse en concepto de este ministerio conceder, sin garantía de interés ni gravámen alguno del Fisco, la indicada construccion y explotacion del ferrocarril de mocion á vapor entre el puerto de Pisagua y las Salitreras á que se refiere el artículo 1º — Lima, á 18 de Mayo de 1869. — UREETA.

Concesion.

Lima, Mayo 18 *de* 1869.

Visto este expediente y teniendo en consideracion:

1º Que es un deber del Gobierno prestar toda proteccion á las líneas férreas que puedan establecerse en el territorio de la República;

2º Que este es un deber aun mas imperioso cuando dicha proteccion pueda prestarse sin gravámen ninguno al Fisco y consultando los intereses del comercio y el desarrollo de la riqueza pública;

3º Que siendo la industria salitrera de la provincia de Tarapacá una de las mas valiosas que tiene el país, es conveniente ofrecerle todo género de facilidades para su progreso y acrecentamiento.

4º Que con motivo del descubrimiento de las nuevas salitreras en la costa de Bolivia, el salitre del Perú para que pueda sostener una competencia ventajosa, tiene necesidad de abaratarse en su produccion, lo que tendrá lugar con la construccion del ferrocarril que se propone;

5º Que D. Ramon Montero Hermanos se hallan en actual goce de derecho de preferencia para construir los ferrocarriles de la expresada provincia, de conformidad con el dictámen fiscal cuyo fundamento se roproduce; y en uso de la autorizacion que al Gobierno conceden las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero del presente año, se acepta la propuesta precedente de D. Ramon Montero Hermanos, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á don Ramon Montero Hermanos el derecho de construir y explotar un ferrocarril desde el puerto de Pisagua á Zapiga y Sal de Obispo y demas salitreras del Norte de la provincia de Tarapacá hasta Pampa Negra y Negreros en el Sur, con las ramificaciones que fueren necesarias; sobre el cual gozarán de privilegio exclusivo por el término de veinticinco años y de la propiedad de sesenta años mas, pasando despues á ser dominio del Estado con todos sus útiles y enseres.

2ª La empresa construirá el ex

presado camino á su costa y sin que el Gobierno asuma ni reconozca responsabilidad alguna por garantía, adelanto, préstamo ú otro título.

3ª Se principiará la construccion del ferrocarril seis meses despues de otorgada la escritura, y la línea principal será concluida treinta meses despues de comenzada la construccion, salvo casos fortuitos, de guerra civil ó exterior, inundaciones, terremotos, ó de fuerza mayor etc.

4ª El proponente tendrá el derecho de organizar una compañía anónima que se denominará "Compañía de Ferrocarriles de Pisagua," la cual gozará de todos los privilegios y derechos que tienen ahora y los que en adelante se acuerden á esta clase de asociaciones.

5ª El Gobierno concede á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si necesitare algunos terrenos municipales, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

6ª Quedarán exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles para construir, conservar y reparar el camino.

7ª Estando destinado principalmente este ferrocarril á la conduccion del salitre del interior á la costa, la empresa adoptará para la via el ancho de tres piés seis pulgadas, medida inglesa, entre rieles, y tanto estos como las máquinas, durmientes, etc. serán de la mejor calidad.

La línea podrá tener dos vias donde el tráfico lo exigiere.

8ª La empresa tendrá el derecho de construir un muelle en el puerto de Pisagua para su uso particular y embarque del salitre, mientras el Gobierno construya el suyo ó por convenio de partes se tome el de la empresa.

9ª No se exigirá á la empresa ninguna contribucion extraordinaria durante el tiempo del privilegio.

10. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la línea, y las contratas que con ellos se celebren se harán cumplir, siempre que no se opongan á las leyes del país.

Las autoridades prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir sus deberes.

Para el servicio en los puertos, la empresa podrá emplear sus propios peones.

11. Los trabajadores y empleados del ferrocarril quedarán exceptuados del servicio militar, salvo el caso de guerra nacional.

12. El proponente ó la compañía que organice, tendrá el derecho de trasmitir en el todo ó en parte sus derechos al camino, para cualquier contrato. Esta facultad se extiende á los demas derechos que son accesorios á la libre propiedad. Si la trasmision se hiciere en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

13. El máximum de la tarifa que habrá de observarse por la empresa será igual á la del ferrocarril de Iquique, es decir: fletes, cada quintal de carga uno y medio centavos por milla; pasaje de primera clase, cinco centavos por milla, de segunda tres centavos.

14. Las tropas, los empleados civiles ó militares que marchen en comision del servicio, y las balijas del correo y sus conductores se trasportarán gratis.

15. La empresa no será responsable de los daños y perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia de un dependiente, la responsabilidad pecuniaria será de la compañía. Si despues de entregadas las especies con las formalidades

establecidas, se perdieren por culpa de dichos dependientes, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

16. Treinta dias despues de otorgada esta concesion, el proponente constituirá una fianza de veinte mil soles, que se hará efectiva en el caso de que falte á las condiciones estipuladas.

17. La empresa formará sus reglamentos y los someterá á la aprobacion del Gobierno, quien de acuerdo con ella podrá modificarlos.

18. Cualquiera línea puede atravesar las de la empresa á fin de continuar su propio curso; pero llenando todos los requisitos de seguridad y sin que se impida en ningun caso el curso ni de la una ni de la otra.

19. Antes de entregarse la línea al servicio del público se practicará un reconocimiento por dos ingenieros para acreditar su seguridad y conveniente construccion.

20. Montero Hermanos reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato, siempre que no se comience la obra en el plazo estipulado en la cláusula 3ª ó se suspenda el trabajo durante un año.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que la Tesorería Departamental haga extender la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

Ferrocarril de Iquique á la Peña.

Concesion.

Lima, Marzo 31 *de* 1871.

Visto este expediente referente á la propuesta que hace D. Juan Williamson para construir por su cuenta un ferrocarril de sangre del puerto de Iquique al distrito central de la Peña, y teniendo en consideracion que los señores Montero Hermanos por la cláusula veintiocho del contrato celebrado con ellos sobre el ferrocarril de Iquique á la Noria, gozan del derecho de preferencia para establecer cualquier camino de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones que se proponga por otro empresario; que conforme á esa estipulacion se puso en conocimiento de Montero Hermanos la propuesta de Williamson para que ejercitasen su derecho de preferencia; que en uso de ese derecho han pedido Montero Hermanos subrogarse á Williamson en la propuesta que este hizo, ofreciendo construir el indicado camino bajo las mismas condiciones que Williamson ofreció; se resuelve: que se concede á Montero Hermanos el permiso solicitado por Williamson para construir un camino de fierro de mocion animal desde el puerto de Iquique hasta el distrito central de la Peña, bajo las mismas bases y condiciones propuestas por este en su recurso de fojas 58, que se insertará en la escritura que se otorgue como parte esencial del contrato, añadiendo la de que si los concesionarios Montero Hermanos no comenzaren ó no concluyeren la obra en los términos estipulados, quedará sin efecto esta concesion y sin valor ninguno la preferencia que se les otorgó en la citada contrata del ferrocarril de Iquique á la Noria, cuyo derecho no podrán ejercitar en lo sucesivo (*).

Pase al Ministerio de Hacienda

(*) Esta concesion fué cancelada por decreto de 10 de Julio de 1872.

para el otorgamiento de la respectiva escritura, prévia aceptacion de los interesados.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Vista fiscal.

Excmo. Señor:

En la contrata de 11 de Julio de 1868, que el Gobierno celebró con Montero Hermanos, para que estos con sus propios fondos construyesen un ferrocarril de Iquique á la Noria, con privilegio por 25 años, y la garantía fiscal del 7 ℘ de interés anual, calculado sobre dos millones de soles, costo de la obra; se estipuló lo siguiente:

"Cláusula 28.—La empresa tendrá la preferencia para establecer *cualquiera camino de fierro* en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios, durante el término del privilegio."

El ferrocarril está concluido y entregado al servicio público.

En tales circunstancias, el comerciante de aquel puerto D. Juan Williamson que ha propuesto ferrocarriles de sangre, y que se ha encontrado con la preferencia por el tanto, alegada por Montero Hermanos, solicita que se interprete por V. E. la citada cláusula 28, declarando que los caminos de fierro á que se refiere la preferencia allí establecida, sea únicamente los caminos de fierro de mocion á vapor que se hubieren de construir por cuenta del Estado.

Si se tratara de la explicacion ó interpretacion de un decreto para su futura observancia, el Gobierno tendria plena potestad para ampliar ó restringir su inteligencia, para modificarlo ó derogarlo, sin atender mas que á las conveniencias públicas; pero tratándose de la cláusula de un contrato cumplido ya por la parte del empresario, que ha empleado 2.000,000 de soles no hay interpretacion posible, sino cuando hay duda. En lo que está claro y expreso, es ley obligatoria que se debe cumplir.

En la citada cláusula 28 se pactó el derecho de preferencia, por el tanto, para establecer *cualesquiera caminos de fierro* en la provincia de Tarapacá; y de consiguiente, están comprendidos toda *clase de caminos de fierro*, sea cual fuere la fuerza motriz que impulse ó conduzca á los cuerpos movidos sobre esos *caminos de fierro*. La preferencia no se refiere al agente que mueve, sea de vapor, sea de sangre, de aire ó de electricidad ú otro sin excepcion alguna: concretada á *cualesquiera caminos de fierro*, no puede dejar de cumplirse respecto de todos.

No puede tampoco restringirse ni ampliarse esa preferencia, porque el camino de fierro que quiere establecerse pertenezca al Estado ó á una empresa particular. El dinero con que se construya ó la propiedad de quien quiera que sea, no están en relacion alguna con la preferencia circunscrita á *cualesquiera caminos de fierro*.

Empléese un motor, sea cual fuere; agítese ese motor por cuenta y costo del Estado ó de los individuos; si no hay ferrocarril, no existe derecho de preferencia; pero si lo hay, allí está ese derecho.

Estas reflexiones que emanan del texto de la misma cláusula y de la significacion natural y propia de las palabras escritas, bastaria para que V. E. pudiese resolver negativamente la solicitud anterior. Mas, conviene tambien rectificar las equivocaciones y desvanecer los errores en que descansan los argumentos que se hacen, ya contra la potestad legal de conceder privilegio á los empresarios del mencionado ferrocarril; ya suponiendo que por la contrata quedaron excluidos de ser objeto de preferencia por el tanto, los de sangre y los de la empresa particular, ya, en fin, atribuyendo á esa preferencia la fuerza de impedir que la

fortuna privada se emplee en abaratar el costo del tráfico, ó en aplicaciones que están al alcance de la libertad de industria.

El privilegio exclusivo por 25 años, como calidad especial del contrato para construir y explotar el ferrocarril de Iquique á la Noria, fué concedido desde el primer decreto que se expidió sobre esta obra en 1º de Noviembre de 1860: así aparece en el artículo 6º de la admision de las propuestas de Costas y Pezet. Sobre este privilegio se garantizó á esa empresa la utilidad del 6 ℘ anual por ley de 9 de Abril de 1861.

Aunque en general, por el artículo 2º de la ley de 14 de Setiembre de 1862, se suspendió en el Gobierno la facultad de conceder privilegios, con motivo del que obtuvo el vendedor de kerosene; no fueron comprendidos en esa suspension los ferrocarriles, pues reconociendo el privilegio otorgado á Costas y Pezet, se les aumentó al 7 ℘ la garantía de utilidad por la ley de 28 de Noviembre de dicho año de 62, que es posterior en mas de dos meses á la suspension.

Con privilegio de 25 años para la empresa y con la obligacion en el Gobierno de no conceder esa garantía á ninguna otra persona en la provincia de Ica, se contrató por decreto de 27 de Mayo de 1864 (artículo 30) la construccion y explotacion por empresa particular del ferrocarril de Pisco á Ica. Y estas mismas condiciones de privilegio, fueron señaladas por la ley de 22 de Octubre de 1864, como estipulacion que podia celebrar el Gobierno en la contrata para el ferrocarril de Iquique.

Léjos, pues, de que sea cierto que el Gobierno quebrantó la ley de suspension de privilegios, al conceder el que gozan Montero Hermanos, se ve que para ello tenia especial autorizacion legislativa.

El Gobierno al celebrar el contrato con Montero Hermanos, no pudo mirar otro fin que el de favorecer á la provincia de Tarapacá, empleando los medios que consideró únicamente eficaces para realizar la construccion del ferrocarril largos años deseado.

Durante ocho años de experiencia, el Gobierno ha visto que fracasó la empresa de Costas y Pezet, á pesar de los privilegios, á pesar de haberse aumentado tambien el costo que servia de base á ese cálculo de utilidades. Habia visto que fracasó igualmente la otra empresa de Pickering y Orihuela, sin embargo de que no solo tuvo los mismos derechos y privilegios con que fué protegida la anterior; sino que por la ley especial se aumentó á soles 2.400,000 el costo de la obra, sobre el cual se calcularia la utilidad garantida.

Despues de esos desengaños, quiso el Gobierno celebrar un contrato que, llevándose á cabo, realizase los beneficios que necesitaba la provincia de Tarapacá, donde la falta de movilidad y de forrajes, escasearia sucesivamente la conduccion de sus salitres al puerto.

Para lograrlo, celebró el Gobierno una contrata con personas capaces de cumplir por sí mismas su palabra, como la han cumplido Montero Hermanos, sin hacer una especulacion del título del contrato. Y no se diga que se gravó al tesoro aumentando la responsabilidad por las utilidades garantidas, pues al contrario, rebajó 400,000 soles, fijándo en 2.000,000 el capital que sirve de base al cálculo del 7 ℘ anual. No se prolongó tampoco el término que tardará en pasar gratuitamente ese ferrocarril á ser propiedad fiscal; se rebajó ese término á 60 años de propiedad privada despues del privilegio.

Si limitando el privilegio al trayecto entre los puntos determinados del puerto y la Noria, concedió el Gobierno el derecho de preferencia por el tanto, respecto de cualesquiera otros ferrocarriles que se proyectasen, se concibe clara

mente que esa preferencia fué adoptada como el medio de conciliar los intereses de esa provincia, por virtud del impulso que se dejaba expedito á la libre industria para abaratar el tráfico desde las otras salitreras, y conciliará á la vez los intereses de los empresarios, quienes no se atreverian á gastar 2.000,000 de soles si tenian el recelo de sufrir una competencia meramente artificial.

¿Convenia á la provincia el establecimiento de otros ferrocarriles, por donde fuese mas barato el tráfico?

Si convenia, entónces la libertad de industria los proyectaria, rebajando las ganancias hasta el número posible, y entónces tambien los anteriores empresarios Montero Hermanos, usarian de su derecho de preferencia, sin que la provincia litoral corriese peligro ninguno de ser perjudicada y antes bien, con la seguridad de aprovechar todas las ventajas consiguientes á esa competencia. Pero si no convenian esas nuevas ó no dejaban la menor utilidad, y sin embargo se proyectaban, sea por error de libertad de industria, sea por especulacion contra los anteriores empresarios; en tal caso estos no usarian de su derecho, dejarian sin contradiccion á los nuevos empresarios, quienes á pesar de estar expeditos para sucesivos proyectos, no los realizarian, sino que se desvanecerian como una quimera. No hay, pues, daño para la provincia litoral, pero sí estímulos de progreso y baratura, siempre que se trata de obras verdaderamente útiles.

Cierto es que en el caso de usar los Monteros su derecho de preferencia, quedará sin emplearse en el nuevo ferrocarril el capital de los competidores; pero se emplearán en cambio, otros capitales iguales, los de Montero Hermanos, quedando el de aquellos en libertad de destinarse á diferentes aplicaciones. Esto no es atentar contra la libertad de industria, sino ejercerla cada cual, segun la naturaleza y las circunstancias del asunto y de los concurrentes. Tal es el resultado natural y necesario de toda concurrencia de capitales: asisten cuatro personas á una licitacion en que ha de emplearse 1.000,000 de soles; el empresario que ofrece mayores ventajas es preferido, y los tres restantes se quedan con sus 3.000,000 disponibles, por lo mismo que no han logrado aplicarlos á este determinado objeto. Esos 3.000,000 buscarán, pues, inmediatamente otras aplicaciones, sin que se les ocurra á las personas que los tienen, quejarse de que ha sido atacada la libertad de industria. Cabalmente esa acumulacion de capitales para disputarse cada empresa, ese sobrante de capitales en los que no han alcanzado la contrata, y esa necesidad y libertad de emplear ese sobrante en distintos objetos, es lo que constituye el movimiento fecundo del capital impulsado por la utilidad de nuevas ó variadas empresas.

La libertad de industria no consiste en disponer de la cosa agena, sino en usar de su derecho industrial, respetando el de otro y guardando las leyes preexistentes, pues aun cuando estas fuesen defectuosas, no se modificarian por la voluntad del interesado sino por la voluntad nacional, para servir siempre de regla comun. Un individuo que es libre para trasladar una especie suya de un punto á otro, debe sin embargo sujetarse á las leyes que, en garantía de todos, arreglan el uso de las vias públicas. La soberanía de hacer lo que á uno le plazca, solo se ejercita dentro de los límites de lo que exclusivamente le pertenece. Si fuera de ellos pudiera ejercitarse, todos lo harian con igual facultad, y el desórden del cáos reemplazaria al órden social.

Estando, pues, claro y terminante el artículo 28 de la contrata de 11 de Julio de 1868, y no pudiendo tampoco alterarse sino por consen-

timiento mútuo de las partes ó por las causas que la ley señala para la recision de los contratos; V. E. se servirá resolver que no ha lugar á la declaratoria interpretativa que solicita D. Juan Williamson.

Lima, á 10 de Noviembre de 1871.— URETA.

Vista fiscal sobre concesion del ferrocarril á Bolivia.

Excmo. Señor.

La sociedad Montero Hermanos, en su calidad de concesionaria en los ferrocarriles de Iquique á la Noria, de Pisagua á Zapiga y Sal de Obispo y otros, con derecho de preferencia á las demas que se establezcan en la provincia, solicita de V. E. le conceda el derecho exclusivo de construir las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras, y de prolongar la línea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que mas convenga; todo á su costa y sin pedir al Gobierno cantidad alguna por garantía, adelanto, préstamo ú otro título.

Los señores Montero Hermanos manifiestan, en su recurso, todas las ventajas que el establecimiento de estas líneas férreas producirian al país en general, y á la provincia de Tarapacá particularmente.

En cuanto á las ramificaciones á las demas salitreras, es en efecto admisible que ellas vendrian á aumentar las producciones y á colocar en igualdad de circunstancias á todos los explotadores del salitre para poderlo vender á precios idénticos, una vez que las facilidades del trasporte fuesen iguales para todos.

A este respecto debe tambien tenerse en consideracion, que estando la sociedad Montero Hermanos en actual posesion del derecho exclusivo de hacer ramificaciones desde Zapiga y Sal de Obispo, á las otras salitreras, podian por ese camino llegar á las que ahora tratan de unir á la estacion de la Noria; por manera que su solicitud de ahora, parece no tiene otro objeto que facilitar la obra de unir por redes de fierro todas las salitreras, haciendo unas ramificaciones de la Noria y otras de Zapiga y Sal de Obispo.

Por lo mismo, no existe inconveniente alguno para otorgarles la presente concesion, que será un positivo bien para la provincia, sin imponer al Fisco gravámen alguno, ni dañar derechos de tercero.

La prolongacion del ferrocarril de la Noria á la frontera de Bolivia, tiene por objeto poner en comunicacion con la provincia de Tarapacá y la costa los departamentos del sur de aquella República.

Establecida esa via, la provincia de Tarapacá tendria abundancia de brazos para explotar sus veneros de riqueza y baratura en los artículos de consumo, además de las ventajas generales que reportaria como lugar de tránsito para la importacion y exportacion con Bolivia. Por su parte, el sur de Bolivia puesto en comunicacion con el Pacífico, entraria desde luego en la via del progreso.

Las ventajas para el Perú y Bolivia serian, pues, recíprocas con el establecimiento de la línea proyectada.

Este ferrocarril, como lo manifiestan los señores Montero Hermanos, no tiene relacion con el que V. E. ha decretado entre Tacna y la frontera, y que está llamado á unir dicha ciudad de Tacna con los departamentos del norte de Bolivia.

Como ambas vias deben llenar necesidades diferentes, no hay, pues, inconveniente alguno para que las dos se establezcan.

Examinadas las condiciones bajo las cuales solicitan las concesiones los señores Montero, aparece que ellas son las generales y aceptadas en los contratos de este género, no ofreciendo por lo mismo inconveniente alguno su insercion

en la escritura que habrá de otorgarse.

Lima, Octubre 25 de 1871.—URETA.

Se concede á Montero Hermanos la prolongacion del ferrocarril de Iquique á la frontera de Bolivia.

Lima, Octubre 26 de 1871.

Vista la presente solicitud de Montero Hermanos, pidiendo se les conceda permiso para construir ramificaciones que pongan en comunicacion el distrito de la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, y para prolongar la línea principal hasta la frontera sur de la vecina República de Bolivia; y teniendo en consideracion que el Gobierno debe prestar cuantas facilidades sean necesarias y estén en sus facultades, para el ensanche de las vias férreas que tan eficazmente contribuyen al bienestar y desarrollo de los pueblos; que con las ramificaciones proyectadas por Montero Hermanos se da fácil salida á los productos de todos los distritos salitreros de la provincia de Tarapacá, poniendo á sus industriales en igual condicion á los de la Noria y Sal de Obispo; que la prolongacion del camino de la Noria hasta la frontera de Bolivia, abaratará la subsistencia en dicha provincia, por la facilidad que proporcionará el acarreo de artículos de consumo que abundan en aquella República, y proporcionará trabajadores que impulsen la industria salitrera; de conformidad con el dictámen del Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia; accédese á la enunciada solicitud bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Montero Hermanos quedan comprometidos á construir por su cuenta y sin pedir al Gobierno cantidad alguna por garantía, préstamo, adelanto ú otros títulos, las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, y la prolongacion de la línea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que mas convenga, para que de allí puedan llevarse á los departamentos del sur de aquella República.

2ª A los noventa y nueve años contados desde que estos ferrocarriles se pongan en explotacion, pasarán con todos sus útiles y enseres, á ser de la propiedad y dominio del Estado, obligándose los empresarios á entregarlos en condicion de servicio.

3ª El Gobierno concede á la empresa, para la explotacion de los mencionados ferrocarriles, privilegio exclusivo por el término de veinticinco años, por manera que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor ó la naturaleza de la via, entre las salitreras á donde se dirijan las ramificaciones y cualquier punto de la costa, ó entre esta y la frontera de Bolivia, correspondiente á la provincia de Tarapacá.

4ª Montero Hermanos quedan obligados á comenzar la obra de las ramificaciones un mes despues de otorgada la escritura correspondiente, y á concluirla en un año, salvo casos fortuitos, de guerra civil ó exterior, ó de fuerza mayor.

5ª Los empresarios quedan comprometidos á mandar practicar por ingenieros competentes los estudios necesarios para la prolongacion del ferrocarril de la Noria á la frontera de Bolivia, y á presentarlos en su oportunidad al Gobierno para su aprobacion, sin cuyo requisito no podrán iniciarse los trabajos.

6ª Montero Hermanos quedan asimismo obligados á dar los pasos convenientes cerca del Gobierno de Bolivia, para designar con su acuerdo el punto á que debe dirigirse la prolongacion del ferrocarril de la Noria, comunicando oportunamente el resultado al Gobierno, para que si lo estima conveniente, preste su aprobacion.

7ª En consideracion al tiempo que demandan las diligencias de la

cláusula anterior, y los trabajos preliminares de que se ocupa la 5ª, el término para principiar la prolongacion de la línea á la frontera, será de dos años, y de cuatro para su conclusion, contados ambos desde la fecha del otorgamiento de la escritura, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor.

8ª Los proponentes tendrán el derecho de organizar una compañía anónima que se denominará "Compañía del Ferrocarril de la Noria á Bolivia," la cual gozará de todos los derechos que tienen ahora y que en adelante se acuerden á esta clase de asociaciones.

9ª El Gobierno concede gratuitamente á la empresa, tanto para las ramificaciones de la Noria, como para la prolongacion de este punto á la frontera de Bolivia, todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para aquellos ferrocarriles y sus dependencias. Si se necesitaren algunos terrenos municipales, de beneficencia ó particulares, el Gobierno facilitará á la empresa su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, siendo de cuenta de los empresarios el abono de su importe.

10. Quedan exceptuados de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, durante el término señalado para la construccion de los expresados ferrocarriles, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles y enseres necesarios para su construccion, conservacion ó reparacion.

11. Queda al arbitrio de la empresa el adoptar para las vias, el ancho que estime conveniente, y donde el tráfico lo exija, podrá establecer vias dobles, empleando materiales de la mejor calidad.

12. Durante el término del privilegio no se impondrá á la empresa ninguna contribucion ordinaria ni extraordinaria.

13. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de las líneas, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir por las autoridades del país, en cuanto no se opongan á las leyes de la República, debiendo las mismas autoridades prestar á la empresa el apoyo necesario para la conservacion del órden de dichos trabajadores. Para el servicio de los puertos la empresa podrá emplear sus propios trabajadores sin contravenir á los reglamentos respectivos.

14. Los trabajadores y empleados de la empresa quedan exceptuados del servicio militar, salvo el caso de guerra para los peruanos.

15. Los proponentes ó la compañía que organicen, tendrán el derecho de trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino de la Noria á la frontera de Bolivia, con el respectivo permiso del Gobierno, expresado en escritura pública. Esta facultad se extiende á los demas derechos que son accesorios á la propiedad del camino. Si la trasmision se hiciere en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del país, sin poder emplear ningun recurso diplomático.

16. Las tropas, equipajes, los empleados civiles ó militares que marchen en comision del servicio del Estado, así como las balijas del correo y sus conductores, se trasportarán gratis.

17. La empresa formará sus reglamentos y tarifas, y las someterá á la aprobacion del Gobierno, quien de acuerdo con ella podrá modificarlas.

18. Cualquiera línea podrá atravesar la de la empresa, pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de las otras.

19. Ninguna línea podrá entregarse al tráfico público, sin que sea préviamente examinada y reconocida por los ingenieros que el Gobierno comisione al efecto, los que informarán acerca de su solidez y buena construccion para que el Go-

bierno dé el permiso correspondiente.

20. El Gobierno podrá declarar caduca esta concesion, de propia autoridad y sin mas trámite, siempre que no se comiencen las obras en los plazos estipulados, ó se suspendan los trabajos durante un año.

Pase al Ministerio de Hacienda para que, prévia aceptacion de los interesados, se otorgue la correspondiente escritura.

Comuníquese, regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Denegacion de las peticiones de D. Juan Williamson.

Lima, Febrero 10 *de* 1872.

Visto este expediente en que don Juan Williamson solicita permiso para hacer por su cuenta un ferrocarril de mocion animal, que partiendo del puerto de Iquique, vaya á terminar en el distrito central de la Peña, en la provincia de Tarapacá, y teniendo en consideracion:

Que en virtud del derecho de preferencia acordado á Montero Hermanos por decreto de 11 de Julio de 1868, se han sustituido estos en la empresa, segun lo resuelto en 1º de Setiembre último;

Que no obstante esto ha insistido Williamson en que se le conceda licencia para ejecutar el mismo camino como propiedad privada;

Que la indicada obra no puede reputarse privada desde que el proponente no la hará en terrenos de su exclusiva propiedad, y desde que pide se le deje á su arbitrio fijar la tarifa de fletes, lo que demuestra claramente la explotacion pública que quiere establecer;

Que posteriormente ha solicitado Williamson se interprete la cláusula 28 del contrato de 11 de Julio de 1868, sobre la preferencia concedida á Montero Hermanos para hacer las vias férreas que se propongan en esa provincia;

Que dicha cláusula es muy clara y terminante y no puede alterarse sin consentimiento mútuo de las partes, ó por las causas que la ley establece para la recision de los contratos;

Que ella se estipuló de una manera temporal con el propósito de asegurar la realizacion de las obras propuestas;

Que apoyados en esta concesion y en la acordada por decreto de 26 de Octubre próximo pasado, Montero Hermanos han llevado á cabo las principales y costosas obras que actualmente están produciendo sus provechosos resultados en esa parte del territorio peruano; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia: —

Se declara sin lugar las peticiones de D. Juan Williamson.

Regístrese y archívese.— Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Prórega solicitada por Montero Hermanos.

Excmo. Señor:

Montero Hermanos, contratistas de los ferrocarriles de la provincia de Tarapacá, ante V. E. respetuosamente exponemos: que con motivo de los descubrimientos de nuevas salitreras al sur de dicha provincia y de estarse trabajando otras al norte de Zapiga y Sal de Obispo, las ramificaciones que estamos construyendo desde la Noria al sur y las que construiremos desde Zapiga y Sal de Obispo al norte, tienen que extenderse hasta los expresados lugares, recorriendo así una distancia de trecientas millas mas ó menos.

Esta circunstancia independiente de nuestra voluntad, aunque producida por el impulso que la industria salitrera ha tomado con las líneas férreas que hemos construido y las que estamos construyendo en Tarapacá, causa desde luego el inconveniente de que el plazo de un año que V. E. nos habia concedido para hacer las ramificaciones

de la Noria á la Peña, Negreros, Sal de Obispo y de Sal de Obispo á Pisagua, etc. sea del todo insuficiente para llevarlas hasta los lugares de la nueva explotacion.

Como único medio de salvar este inconveniente, rogamos, pues, á V. E. se digne concedernos el término de treinta meses mas, ofreciendo, como ofrecemos á V. E., hacer de nuestra parte todos los esfuerzos posibles para que la obra quede terminada antes de dicho plazo.—De igual modo suplicamos á V. E. se sirva concedernos el derecho de hacer uso de los consumos de los trabajadores y el de las locomotivas de las aguas en propiedad pública que se encuentren en el trayecto de las líneas ó á sus inmediaciones.

Como esta cláusula existe en los diferentes contratos de ferrocarriles celebrados hasta hoy, esperamos que V. E. no tendrá embarazo alguno para considerarla inserta en los nuestros.

Con tal objeto—

A V. E. pedimos se digne acceder al contenido de esta solicitud que se dirige á impulsar el ya creciente desarrollo de ese importante departamento de la República.—Lima, Abril 20 de 1872.—MONTERO HERMANOS.

Decreto supremo.

Lima, Abril 26 de 1872.

En consideracion á las razones expuestas por Montero Hermanos, empresarios de los ferrocarriles de la provincia de Tarapacá, y á que el tiempo que se les prefijó para terminar las obras de que son concesionarios, no es suficiente para llevarlas á cabo; y ofreciendo por el presente recurso prolongar las ramificaciones de las líneas principales de Zapiga y Sal de Obispo, y de la Noria hasta los lugares de nueva explotacion de salitre; prórógase á treinta meses mas el plazo que se les concedió, á fin de que se pueda concluir definitivamente las indicadas obras.

Concédeseles asimismo permiso para proveerse del agua necesaria ria que de propiedad pública se encuentra en el trayecto que recorren las líneas á sus inmediaciones para el consumo de los trabajadores y máquinas.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande adicionar con la presente resolucion las escrituras otorgadas á este respecto.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Cancelacion del contrato.

Lima, Julio 10 de 1872.

Vista esta solicitud de Montero Hermanos, y teniendo en consideracion:

Que por la cláusula 3ª del decreto de 26 de Octubre último, se les concedió privilegio para hacer las ramificaciones de los ferrocarriles de que son empresarios en la provincia de Tarapacá, entre los que está comprendida la que debe unir el distrito central de la Peña con la línea férrea de Iquique;

Que los permisos otorgados en 31 de Marzo y 1º de Setiembre de 1871, para hacer una via directa de mocion animal entre Iquique y la Peña, carecen de objeto, desde que se está realizando dicha via de mocion á vapor, lo que indudablemente satisfará en mas alta escala las exigencias del comercio y la industria del referido distrito;

Se declara:

Que los expresados Montero Hermanos están exonerados de las obligaciones que se les impuso por los decretos de 31 de Marzo y 1º de Setiembre citados, y en su consecuencia cancélense las escrituras que al efecto se otorgaron.

Pase al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Ferrocarril de Patillos á La Esperanza.

Los señores Montero Hermanos permiten su construccion.

En Lima, Febrero primero de mil ochocientos setenta y dos. Ante mí el Escribano público y los testigos que al final se expresarán, parecieron los señores Montero Hermanos y D. Julian de Zaracondegui; mayores de edad, comerciantes y propietarios, vecinos de esta capital, hábiles para contratar segun la ley, á quienes conozco, de que doy fé; y habiendo cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamentos, me entregaron una minuta para que se elevase á escritura pública, y poniéndola en ejecucion la trascribo; siendo su tenor literal el que sigue:

MINUTA.

Señor Secretario D. José de Selaya.

Sírvase usted extender en su registro de escrituras públicas, una en que conste lo siguiente:

1º Que nosotros, Montero Hermanos, dueños y poseedores del exclusivo privilegio de hacer ferrocarriles y sus ramificaciones en la provincia de Tarapacá, segun el artículo 3º de nuestro contrato celebrado con el Gobierno en 2 de Noviembre de 1871, nos obligamos á dar el correspondiente aviso al Supremo Gobierno, para que la empresa salitrera, denominada "La Esperanza," construya por cuenta de Montero Hermanos un ferrocarril de via angosta, desde la salitrera de Lagunas hasta la caleta de Patillos; y si despues que estén colocadas las primeras diez millas de rieles, hubiere carga ó materiales que conducir á otras oficinas, entónces nosotros, Montero Hermanos, tendremos el derecho de pedir cuatro carros y una locomotora para hacer su trasporte, pero entendiéndose que se hará á las horas en que de manera alguna se perjudique la obra, ni se paralice la conduccion de materiales, herramientas, maquinarias, útiles, gente, ó víveres pertenecientes á la empresa "La Esperanza," que tendrá completa libertad para el trasporte de lo que va relacionado, hasta que esté terminada la línea.

2º Que la empresa salitrera "La Esperanza," á la cual hemos concedido permiso para hacer el ferrocarril de via angosta, desde la calera de Patillos á las salitreras de Lagunas, se obliga á dejar concluido dicho camino, precisamente, en el término de un año, desde que tenga licencia para empezarlo, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, entregándolo á nosotros, Montero Hermanos, completamente listo para el trasporte de carga y en perfecto estado para su explotacion.

3º Que los señores Montero Hermanos se obligan á pagar á la empresa salitrera "La Esperanza" todos los costos y gastos que haya causado dicho camino con sus respectivos intereses segun resulte legítimamente comprobado por los recibos y documentos que lo acrediten, satisfaciendo su importe por mensualidades de á 30,000 soles cada una, que empezarán á contarse un mes despues de la entrega del camino y pasadas las dos primeras entregas de á 30,000 soles sin interrupcion hasta extinguir la deuda y sus intereses, al 12 % al rebatir.

4º Que nosotros, Montero Hermanos, nos obligamos á llevar únicamente por el flete del salitre perteneciente á la empresa salitrera de "La Esperanza," un centavo

por quintal en cada milla de camino, desde las salitreras hasta la caleta de Patillos y lo mismo por los útiles, maquinarias, víveres etc., que se trasladen desde Patillos á las salitreras de su pertenencia.

5º Que si Montero Hermanos rebajaren al público el flete de la carga, cobrando menos de un centavo por quintal en cada milla de camino, es convenido que la empresa salitrera, "La Esperanza" gozará de la misma rebaja y beneficio concedido á los demas.

6º Que la empresa salitrera "La Esperanza," trasportará por el expresado ferrocarril, lo menos mil quinientos quintales de carga diaria, no pudiendo tampoco pasar de tres mil quintales en ningun caso.

7º Que este contrato perfeccionado solamente entre Montero Hermanos y la sociedad llamada "La Esperanza" durará diez años, desde que la via esté en uso, pero en el caso de disolverse esta compañía, pasando la empresa á otras manos, los señores Montero Hermanos quedan en completa libertad para hacer sucesivos arreglos con los sucesores.

8º Que el contrato anterior sobre este mismo asunto celebrado en 28 de Octubre de 1871 entre Montero Hermanos y D. Julian de Zaracondegui, como representante de la empresa salitrera "La Esperanza," segun escritura otorgada ante usted mismo, queda nulo y de ningun valor, estando vigente en su lugar la presente.

9º Para en el caso inesperado de ocasionarse alguna duda ó desacuerdo sobre la verdadera inteligencia del actual contrato ó cualquiera otro incidente que pueda ocurrir, es condicion terminante que se someterá á la decision de jueces árbitros, que nombrarán un tercero dirimente en caso de discordia, quedando obligada á pagar una multa de 25,000 soles la parte que acudiere á los tribunales de justicia ó no se conforme con el fallo arbitral, en beneficio del otro.

Podrá usted agregar, señor Secretario, las demas cláusulas de costumbre en esta clase de documentos.

Lima, 29 de Enero de 1872.—MONTERO HERMANOS.—Por la empresa salitrera "La Esperanza," el Presidente de su Directorio — JULIAN DE ZARACONDEGUI.

Bajo los términos expresados en la anterior minuta trascrita, cuyo original queda agregado á su respectivo legajo, los señores otorgantes de voz y mútua conformidad celebran el presente contrato que se comprometen á guardar y cumplir religiosamente, para lo cual se obligan en toda forma de derecho.

En testimonio de lo cual y de haber cumplido con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 747 del Código de Enjuiciamiento Civil, así lo dijeron, otorgaron y firmaron, siendo testigos D. Luis Romero, D. José Gregorio Gonzales y D. Felipe Santiago Vivanco, vecinos de esta ciudad, mayores de edad, á quienes conozco, doy fé.—MONTERO HERMANOS.—Como Presidente del Directorio de la empresa "La Esperanza" JULIAN DE ZARACONDEGUI. — LUIS ROMERO.—JOSÉ GREGORIO GONZALES.—FELIPE SANTIAGO VIVANCO.—Ante mí—JOSÉ DE SELAYA, Escribano Público.

Ferrocarriles de Trujillo.

Ferrocarril de Trujillo á Eten.

Acéptase la propuesta para hacer los estudios.

Lima, Agosto 28 *de* 1869.

Vista la anterior propuesta, con lo informado por la Seccion de Obras Públicas, y considerando que por la ley de 8 de Noviembre de 1864, el Gobierno está facultado para promover todas las empresas de ferrocarriles, que son las que mas inmediatamente contribuyen al desarrollo de todos los ramos de la industria; que los nuevos estudios que se proyectan para establecer un ferrocarril de Trujillo al distrito de Eten, en el departamento de la Libertad, darán mas impulso á los pueblos por donde atraviese dicho ferrocarril, se resuelve: que se acepta la propuesta de D. Antonio Garatea para verificar por su cuenta los estudios de una nueva línea férrea en el departamento de la Libertad, que partiendo de la capital de Trujillo termine en el distrito de Eten, tocando en los demas pueblos que se crea necesario, con la condicion expresa de que el Gobierno pueda hacer el uso que tenga á bien de dichos estudios, y que en caso que la obra no fuese adjudicada á la empresa sino á distinta persona, esta abonará los gastos á que se contrae la condicion cuarta de la parte propuesta.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura, prévia aceptacion del proponente.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Prorógase el plazo para hacer los estudios.

Chorrillos, Febrero 18 *de* 1870.

Visto el anterior recurso de don Antonio Garatea, en el que solicita se le prorogue por cien dias mas el término que se le concedió para verificar por su cuenta los estudios de una línea férrea que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en el distrito de Eten, y atendiendo á que la demora de dichos estudios y la concesion de nuevos plazos privaria á cualquiera otra persona ó empresa del derecho de pedir igual permiso, se resuelve: que por equidad se le concede el improrogable término de cincuenta dias, dentro del que presentará los referidos estudios.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Deniégase el pago de los estudios.

Lima, Agosto 11 *de* 1870.

Vista la solicitud de D. Antonio Garatea, para que se le abonen los gastos hechos en los estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten, para que se le autorizó por supremo decreto de 28 de Agosto de 1869; y teniendo en consideracion: que por dicho decreto no se obligó el Gobierno á pagar en ningun caso dichos estudios, sino que estableció que, en caso de que la obra no se adjudicase á Garatea, sino á otra persona, esta abonará á aquel el importe de ellos, declárase sin lugar la enunciada solicitud.

Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Ferrocarril de Trujillo á Garita de Moche.

Admítese la propuesta para hacer su estudio.

Lima, Enero 26 *de* 1870.

Visto el anterior recurso y estando el Gobierno autorizado por las leyes de 8 de Noviembre de 1864, y 15 de Enero de 1869, para implantar en la república todos los ferrocarriles que crea necesario establecer, una vez conocida su utilidad y practicabilidad; admítese la propuesta de D. Ricardo H. Hartley y de D. Miguel O'Donovan y Cª para verificar los estudios de un camino de fierro de mocion á vapor desde el lugar denominado la Garita de Moche, hasta la ciudad de Trujillo, con la expresa condicion de que el Gobierno no estará obligado á abonar los gastos causados en el referido estudio, sino cuando la obra llegue á ejecutarse por su cuenta, en conformidad de las leyes citadas, para cuyo efecto se hará la respectiva apreciacion de esos gastos por ingenieros nombrados por parte del mismo Gobierno y del proponente, quien queda con su derecho expedito para celebrar los convenios que tenga á bien con los demas contratistas, caso de no ser él constructor de la mencionada via férrea.

Pase al Ministerio de Hacienda, para que ordene se extienda la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Se manda practicar los estudios.

Chorrillos, Febrero 7 *de* 1870

Resultando de los reconocimientos practicados en el litoral del departamento de Trujillo, que la Garita de Moche reune todas las condiciones indispensables para la plantificacion de un puerto, igualmente que para el establecimiento de una poblacion, se resuelve:.....y 5º Finalmente practicará el estudio preliminar y definitivo de un ferrocarril que, partiendo de la citada Garita de Moche, termine en la ciudad de Trujillo, acompañando los respectivos trazos, planos, perfiles y presupuestos de dicho ferrocarril. Aplíquese el gasto á la partida 857, pliego 1º del presupuesto general.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su conocimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Ferrocarriles de Trujillo.

Ferrocarril de Trujillo á Eten.

Acéptase la propuesta para hacer los estudios.

Lima, Agosto 28 *de* 1869.

Vista la anterior propuesta, con lo informado por la Seccion de Obras Públicas, y considerando que por la ley de 8 de Noviembre de 1864, el Gobierno está facultado para promover todas las empresas de ferrocarriles, que son las que mas inmediatamente contribuyen al desarrollo de todos los ramos de la industria; que los nuevos estudios que se proyectan para establecer un ferrocarril de Trujillo al distrito de Eten, en el departamento de la Libertad, darán mas impulso á los pueblos por donde atraviese dicho ferrocarril, se resuelve: que se acepta la propuesta de D. Antonio Garatea para verificar por su cuenta los estudios de una nueva línea férrea en el departamento de la Libertad, que partiendo de la capital de Trujillo termine en el distrito de Eten, tocando en los demas pueblos que se crea necesario, con la condicion expresa de que el Gobierno pueda hacer el uso que tenga á bien de dichos estudios, y que en caso que la obra no fuese adjudicada á la empresa sino á distinta persona, esta abonará los gastos á que se contrae la condicion cuarta de la parte propuesta.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura, prévia aceptacion del proponente.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Prorógase el plazo para hacer los estudios.

Chorrillos, Febrero 18 *de* 1870.

Visto el anterior recurso de don Antonio Garatea, en el que solicita se le prorogue por cien dias mas el término que se le concedió para verificar por su cuenta los estudios de una línea férrea que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en el distrito de Eten, y atendiendo á que la demora de dichos estudios y la concesion de nuevos plazos privaria á cualquiera otra persona ó empresa del derecho de pedir igual permiso, se resuelve: que por equidad se le concede el improrogable término de cincuenta dias, dentro del que presentará los referidos estudios.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Deniégase el pago de los estudios.

Lima, Agosto 11 *de* 1870.

Vista la solicitud de D. Antonio Garatea, para que se le abonen los gastos hechos en los estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten, para que se le autorizó por supremo decreto de 28 de Agosto de 1869; y teniendo en consideracion: que por dicho decreto no se obligó el Gobierno á pagar en ningun caso dichos estudios, sino que estableció que, en caso de que la obra no se adjudicase á Garatea, sino á otra persona, esta abonará á aquel el importe de ellos, declárase sin lugar la enunciada solicitud.

Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Ferrocarril de Trujillo á Garita de Moche.

Admítese la propuesta para hacer su estudio.

Lima, Enero 26 *de* 1870.

Visto el anterior recurso y estando el Gobierno autorizado por las leyes de 8 de Noviembre de 1864, y 15 de Enero de 1869, para implantar en la república todos los ferrocarriles que crea necesario establecer, una vez conocida su utilidad y practicabilidad; admítese la propuesta de D. Ricardo H. Hartley y de D. Miguel O'Donovan y Cª para verificar los estudios de un camino de fierro de mocion á vapor desde el lugar denominado la Garita de Moche, hasta la ciudad de Trujillo, con la expresa condicion de que el Gobierno no estará obligado á abonar los gastos causados en el referido estudio, sino cuando la obra llegue á ejecutarse por su cuenta, en conformidad de las leyes citadas, para cuyo efecto se hará la respectiva apreciacion de esos gastos por ingenieros nombrados por parte del mismo Gobierno y del proponente, quien queda con su derecho expedito para celebrar los convenios que tenga á bien con los demas contratistas, caso de no ser él constructor de la mencionada via férrea.

Pase al Ministerio de Hacienda, para que ordene se extienda la correspondiente escritura.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Se manda practicar los estudios.

Chorrillos, Febrero 7 *de* 1870

Resultando de los reconocimientos practicados en el litoral del departamento de Trujillo, que la Garita de Moche reune todas las condiciones indispensables para la plantificacion de un puerto, igualmente que para el establecimiento de una poblacion, se resuelve:.....y 5º Finalmente practicará el estudio preliminar y definitivo de un ferrocarril que, partiendo de la citada Garita de Moche, termine en la ciudad de Trujillo, acompañando los respectivos trazos, planos, perfiles y presupuestos de dicho ferrocarril. Aplíquese el gasto á la partida 857, pliego 1º del presupuesto general.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su conocimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Ferrocarril de Trujillo á Salaverry.

Contrato (*).

Lima, Ab... 27 de 1870.

Visto este expediente, y considerando: que la plantificacion de líneas férreas en la República es uno de los medios mas poderosos para el desarrollo comercial é industrial de los pueblos; que la propuesta que hace D. Juan M. Ugarte, con el objeto de establecer un ferrocarril, que partiendo del nuevo puerto de Moche, hoy denominado Salaverry, termine en la ciudad de Trujillo, contribuirá eficazmente al adelanto del mencionado puerto y al departamento de la Libertad, facilitándole á este último la exportacion de sus productos; que la referida propuesta es ventajosa desde que su ejecucion corre de cuenta y riesgo del empresario, sin gravámen de los intereses fiscales; de acuerdo con la autorizacion que concede al Gobierno la ley de 8 de Noviembre de 1864, y oido al Fiscal de la Excma. Corte Suprema: se acepta la propuesta del referido Ugarte, para la construccion del citado ferrocarril, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á don Juan M. Ugarte privilegio exclusivo por veinticinco años para construir y explotar de su cuenta, costo y riesgo un ferrocarril de locomocion á vapor, que partiendo desde el mencionado puerto de Salaverry termine en la ciudad de Trujillo.

2ª El Gobierno no da subvencion alguna á esta empresa; mas obligándose esta voluntariamente á ofrecer en la ciudad de Trujillo acciones de ciento á quinientos soles en beneficio del público, por el término de treinta dias, contados desde la publicacion del primer aviso, sobre la mitad del capital de la obra, que lo estima en 340,000 soles, podrá la referida empresa hacer la respectiva emision, y reasumir dichas acciones, vencidos los citados treinta dias.

3ª Durante el término del privilegio, nadie podrá construir otra línea férrea entre los puntos mencionados, ni hacer competencia á la privilegiada, durante los veinticinco años, por ningun otro sistema de locomocion, que ruede sobre rieles de hierro ó madera; quedando, sí, obligada la empresa á permitir que se cruce la línea, cuando haya necesidad de hacerlo por otra empresa que lleve otra línea férrea, en cualquiera direccion que no sea la de Salaverry á Trujillo, corriendo á cargo de la última los gastos del cruzamiento, el servicio y las responsabilidades que puedan sobrevenir por algun incidente ocurrido en el lugar del cruzamiento.

4ª El ancho de la via será de cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas, y los rieles y durmientes iguales en peso y extension á los del ferrocarril del Callao á Lima, con las mejoras y adelantos que sobre el particular se hayan alcanzado hasta la fecha.

5ª El Gobierno concede gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la línea, sus estaciones y oficinas; si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia ó particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes del caso y demas disposiciones vigentes que se han expedido sobre la expropiacion forzosa, cuidando la empresa de abonar el valor de las indemnizaciones que se deban.

(*) Véase Ferrocarril de Malabrigo á Ascope, pág. 527.

6ª La empresa quedará obligada á cercar á su costa todos los fundos que el camino divida, y á construir, en la longitud de la via, los puentes, acueductos y demas obras de arte que necesite dicha línea.

7ª El trabajo de la línea principiará dentro de dos meses, despues de firmada la escritura, y concluirá á los dos años, despues del dia en que se principien dichos trabajos.

8ª Si los trabajos de la obra no fuesen principiados á los dos meses de firmada la escritura, quedará recindido de hecho el contrato, sin necesidad de la intervencion judicial, y si no fuese concluida á los dos años, pagará al Gobierno, por cada mes de atraso, una multa de 2,000 soles mensuales, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, reconocidos por derecho.

9ª El Gobierno nombrará á un ingeniero inspector para los trabajos del camino, á fin de que sea construido con toda la seguridad y solidez necesarias, y no podrá entregarse al tráfico público, sin que otra comision de ingenieros, nombrada por el mismo Gobierno, expida el respectivo informe en términos favorables.

10. Es obligacion del Gobierno poner á disposicion de la empresa los sitios donde deben establecerse las estaciones, tanto en el puerto de Salaverry, como en la ciudad de Trujillo, señalando para la primera el espacio de dos manzanas que estén próximas al mar y cerca de la aduana, con arreglo al plano levantado al efecto para el establecimiento de la nueva poblacion en el puerto de Salaverry, y para la segunda el sitio ocupado por las murallas, cerca de la portada de Moche, en la cantidad suficiente para el objeto á que se destina.

11. Queda exceptuada la empresa del pago de la contribucion de timbres y de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles para construir el camino, cuya concesion se limita al tiempo necesario para concluir dicho ferrocarril, y prévia vigilancia de las aduanas del puerto.

12. El precio de pasajes será el de cuatro reales en primera clase y dos reales en segunda, y en cuanto á los fletes de carga regirá la tarifa de Lima al Callao.

13. La empresa queda obligada á poner un coche de primera clase para la autoridad departamental, y á conducir gratis las tropas del ejército y fuerzas de policía que transiten por la via, con sus respectivos equipos y menajes, y las balijas de correos, poniendo á disposicion de la expresada autoridad cuatro libretas para el uso de los funcionarios públicos y demas empleados que viajen en servicio del Estado, pagándose por las cargas del Gobierno, que no sean militares, la mitad del precio de la tarifa.

14. Concluido el término del privilegio, la empresa continuará explotando la línea como propiedad particular por setenta y cinco años, concluidos los cuales, pasará á beneficio de la Nacion, en el mejor estado de servicio.

15. Si durante el privilegio de los veinticinco años, quisiese el Gobierno construir por su cuenta un ramal sobre la línea establecida, ó continuar la línea de Trujillo, ó concediese á otra empresa particular la ejecucion de esas obras, queda obligado el actual empresario á trasportar por la mitad del precio de tarifa todos los materiales que sean necesarios para dichas obras.

16. Queda igualmente establecido que, si el Gobierno ó el empresario no se conviniesen con lo estipulado en la cláusula anterior, el Gobierno ó la nueva empresa podrá construir una nueva via férrea provisional, desde el puerto de Salaverry hasta el lugar donde deban principiarse los trabajos, para trasportar por ella los materiales que deben emplearse en el ferrocarril, debiendo dicha via quedar inutilizada tan luego que se haya concluido el trasporte de los materiales menciona-

dos; sin que de manera alguna se haga uso de la via provisional para conducir pasajeros, ni carga que no sea consistente en durmientes, material rodante y demas accesorios de ferrocarril.

17. La empresa establecerá una tornamesa en cada una de las estaciones principales y no permitirá, por ningun motivo, se coloque antes de la locomotora carro alguno.

18. El empresario podrá trasferir los derechos que adquiera por el presente decreto, á cualquiera empresa nacional, ó persona de la misma condicion, prévio el consentimiento del Gobierno.

19. Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion del órden entre los trabajadores y para hacer cumplir sus contratas.

20. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedan exceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra exterior.

21. El empresario se obliga voluntariamente á dar una multa de 2,000 soles para el caso de que se encarga la cláusula 8ª, otorgándose al efecto la respectiva fianza, la que será cancelada tan luego como la línea sea entregada al servicio público.

Pase al Ministerio de Hacienda para que, prévia la aceptacion del empresario de las cláusulas de este contrato, se extienda la correspondiente escritura.

Rúbrica de S. E. — SECADA.

Ancho de la via.

Lima, Junio 4 de 1870.

Visto el anterior recurso de don Juan Manuel Ugarte, empresario de la obra del ferrocarril del puerto de Salaverry á la ciudad de Trujillo, y considerando: que por base general fijada por el Gobierno para la construccion de todos los ferrocarriles que se construyan en la República, el ancho de la via debe ser de cuatro piés ocho y media pulgadas, y no el de tres piés seis pulgadas, como lo solicita el recurrente, se declara sin lugar la modificacion pedida por dicho empresario, de la cláusula 4ª del decreto de 25 de Abril último.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Recision del contrato.

Lima, Octubre 17 de 1870.

Teniendo en consideracion:

1º Que del oficio del Prefecto de la Libertad, de 13 del presente, aparece que en esa fecha aun no habian comenzado los trabajos del ferrocarril de Trujillo á Salaverry;

2º Que en el artículo 7º del supremo decreto de 27 de Abril último, por el que se concedió á don Juan Manuel Ugarte privilegio exclusivo para la construccion de esa obra, se dispuso que los trabajos comenzarian á los dos meses de firmada la escritura, y por el artículo 8º se estableció, que si los trabajos no se principiasen dentro de ese término, quedaria de hecho recindido el contrato, sin necesidad de juicio prévio ni intervencion de autoridad judicial, lo que fué aprobado por Ugarte antes de firmarse la escritura;

3º Que habiéndose otorgado esta en 8 de Agosto último, el término de dos meses señalado para el principio de los trabajos se venció en 8 del presente, siendo por consiguiente llegado el caso de la recision del contrato;

4º Que la negligencia del contratista ó su falta de recursos para llevar á cabo la empresa del ferrocarril enunciado, no debe perjudicar los altos intereses que esa obra está llamada á satisfacer ni la importancia de los costosos trabajos que el Gobierno ha emprendido en el puerto de Salaverry, los que exigen como complemento indispensable la union de este punto con la ciudad de Trujillo por medio de una via férrea;

5º Que habiendo faltado Ugarte á sus compromisos, debe hacerse

efectiva la cláusula penal fijada en el artículo 21 del preindicado decreto de 27 de Abril. Se declara recindido el contrato celebrado con D. Juan Manuel Ugarte, relativamente al ferrocarril de Salaverry á Trujillo, y sin ningun valor, fuerza ni efecto las concesiones que se hicieron á aquel por el mencionado decreto de 27 de Abril último.

Comuníquese al Ministerio de Hacienda para que mande cancelar la escritura y para que disponga que la Caja Fiscal de este departamento ejecute á Ugarte ó á sus fiadores para el pago de la multa de 2,000 soles que voluntariamente se impuso el contratista.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — SANTA MARÍA.

Rehabilitacion del contrato.

Lima, Octubre 26 de 1870.

Manifestándose en el presente informe del Prefecto de la Libertad que el empresario del ferrocarril de Trujillo á Salaverry habia remitido gran cantidad de materiales para la construccion de esa obra, y habiendo avisado por telegrama, fecha 25 del actual, el Subprefecto de Trujillo que los trabajos de terraplen habian ya comenzado; se suspenden los efectos del supremo decreto de 17 de este mes, por el que se declara recindido el contrato celebrado con D. Juan Manuel Ugarte para la construccion del enunciado ferrocarril, el que quedará en todo su vigor y fuerza.

Comuníquese, regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.— SANTA MARÍA.

Proponen cambiar el camino de Malabrigo á Ascope por el de Salaverry á Trujillo y Chocope.

Excmo. Señor.

Los que abajo suscriben, vecinos y propietarios de la ciudad de Trujillo, capital del departamento de la Libertad, por sí y en representacion de los principales vecinos de esa ciudad, ante V. E. con el debido respeto, decimos: que constituida la sociedad del ferrocarril de Malabrigo á Ascope, y debiendo construirse esta línea en un plazo perentorio, hemos manifestado al Directorio de esa compañía, los perjuicios que sufririamos, si llegase á establecerse, porque estando destinada á beneficiar al valle de Chicama, la prosperidad de este traeria consigo el deterioro de los valles de Santa Catalina y de Virú y de la misma ciudad de Trujillo. Deseamos, por esta razon, que en vez de líneas especiales para los valles indicados, se establezca una general que ponga á todas en comunicacion entre sí y con la costa. De este modo, no solo hay fácil exportacion para todos los productos de los valles, sino que tambien se quita el dañoso aislamiento en que ahora se hallan con menos gasto, pues una línea general costará menos que varias líneas independientes entre sí.

Para conseguir este objeto, hemos propuesto al Directorio de la citada compañía de Malabrigo, que en vez de la línea de Malabrigo á Ascope se haga una de Salaverry á Chocope, pasando por Trujillo, y con ramales de Chocope á Paijan y á Ascope.

Hemos indicado al mismo tiempo que se haga cargo de la construccion del ferrocarril de Trujillo al Pedregal, como primera seccion del ferrocarril á Huamachuco, y admitida por el Directorio esta indicacion y despues de haber pedido todos los datos necesarios para formar un juicio acertado acerca de la variacion de la línea, ha determinado aceptarla; pero pidiendo nosotros á V. E. la autorizacion necesaria para hacerla.

Desde luego, parece que fuera un obstáculo para esta variacion el contrato celebrado por el Gobierno con D. Juan Manuel Ugarte, para la construccion de un ferrocarril de Salaverry á Trujillo; y el que tienen celebrado los señores Bianchi

y O'Donovan, para la construccion del muelle y malecon en Salaverry; pero, estando todos estos señores llanos á dar por canceladas sus concesiones, en obsequio al positivo bien que resultará al departamento de la Libertad, este inconveniente no existe.

Con respecto á la línea de Trujillo á Pedregal, cuyos estudios hace actualmente con permiso del Gobierno D. Vicente Gonzales Piñillos, por la ley de 24 de Enero del presente año, está V. E. autorizado para hacerla por empresa particular ó por empresa mixta, y no hay por consiguiente dificultad para llevarla á cabo.

En cuanto á la variacion de la línea de Malabrigo, tampoco se puede presentar obstáculo ninguno, puesto que es la modificacion de un contrato preexistente que puede verificarse por mútuo consentimiento.

En esta virtud, con el beneplácito de los Directores de la compañía de Malabrigo, hacemos á V. E. la siguiente propuesta:

1º La sociedad de Malabrigo construirá un ferrocarril del puerto de Salavarry á Chocope, pasando por Trujillo, con ramales de Chocope á Paijan y Ascope, y otro ferrocarril de Trujillo á Pedregal.

2º La emprera se denominará en lo futuro—"Compañía de los Ferrocarriles de Trujillo," y gozará de todos los privilegios, exenciones y derechos concedidos en las contratas de Malabrigo y de Salaverry, que quedarán vigentes para este objeto.

3º Como no es bastante para esta nueva empresa el capital de la compañía de Malabrigo, que debe ampliarse á 4.000,000 de soles, el Gobierno prestará á la nueva compañía 1.500,000 soles con el interés de 6 ℘ anual, garantizados con el capital de la compañía y con los productos y material de ella, y por el término y en la forma que se acuerde por V. E.

4º Estando probado por la experiencia que los ferrocarriles angostos, reunen todas las condiciones de seguridad, comodidad y economía que se necesitan en esta clase de empresas, la compañía de ferrocarriles de Trujillo podrá dar á las líneas á que esta propuesta se refiere el ancho que juzgue conveniente.

5º Por el término de veinticinco años no se podrá establecer ferrocarril, trasporte aéreo, ni ninguna otra invencion posterior entre los puntos que estas líneas comprenden, ni tampoco entre Malabrigo, Paijan y Ascope. La compañía que representamos, tendrá privilegio exclusivo de locomocion en los lugares indicados.

6º Se concederá gratuitamente á la compañía todos los terrenos públicos y municipales que necesite para la línea, sus estaciones y dependencias; y en cuanto á los de propiedad particular, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que designen las leyes.

7º La compañía de ferrocarriles de Trujillo será preferida por el tanto que ofreciere cualquier otro empresario, para construir los demas caminos que por cuenta del Estado se hagan en lo futuro, partiendo de la ciudad de Trujillo.

8º La empresa construirá un muelle y malecon en el puerto de Salaverry por su propia cuenta, y tendrá la facultad de cobrar el derecho de muellaje, con sujecion á la tarifa que se someterá oportunamente á la aprobacion del Gobierno.

De esto resulta una grande ventaja y economía para el Fisco, pues estando ordenado por el Congreso que se empleen 180,000 soles en la construccion del muelle de Salaverry, se economiza ese gasto.

Además, con la suma indicada no se podria hacer un buen muelle, ni las obras que ese puerto necesita para la seguridad y comodidad de los pasajeros; en cambio, la em-

presa construirá un buen muelle y malecon, segun los adelantos mas modernos, y que reuna las condiciones precisas en beneficio público, sin que el Gobierno se grave en ninguna cantidad.

De modo que se puede decir en resúmen: que en la empresa que se propone, hay grandes ventajas para el departamento de la Libertad y beneficios positivos y economía para el Tesoro. No dudando que por estos motivos merezca la aceptacion del Gobierno:

A V. E. pedimos respetuosamente se digne deferir en todo á esta solicitud.

Lima, á 26 de Abril de 1871.—Excmo. Señor.—José F. Ganosa.—Bernardino Calonge.—Jose F. Arias.—Nemecio Orbegoso.—Jose M. de la Puente.—Clemente Rios.—Ricardo O'Donovan.—Juan M. Iturregui.—Nicanor J. Sagástegui.—Carlos L. Archimbaud.—Jose Davila.—Rodulfo V. Sagardia.—Manuel M. Gomez.

El Directorio de la compañía del ferrocarril de Malabrigo aceptará la concesion que haga el Supremo Gobierno de las líneas de que se hace referencia en la anterior solicitud, y en los términos que la piden los señores que la firman por sí, y á nombre de los vecinos notables y propietarios de Trujillo.

Lima, Abril 26 de 1871.—Bernardo C. Canevaro.—Emilio de Pierola.—J. Gregorio Garcia.—Jose A. Castillo.—F. Barreda y Osma.

Créase la "Compañía de los ferrocarriles de Trujillo," tomando el Gobierno bonos por 1.500,000 soles.

Lima, Mayo 6 *de* 1871.

Vista la propuesta que hacen los empresarios del ferrocarril de Ascope á Malabrigo, para sustituir esta línea con un ferrocarril del puerto de Salaverry al pueblo de Chocope, pasando por Trujillo, con ramificaciones de Chocope á Paijan y Ascope, haciendo además otro camino de fierro de Trujillo á Pedregal y la solicitud de los vecinos de Trujillo para que se acepte dicha propuesta; y teniendo en consideracion: que con la via propuesta se fomenta en mas alta escala los intereses de la provincia de Trujillo, pues las líneas parciales de esta ciudad á Salaverry y de Malabrigo á Ascope, no bastan á satisfacer sus necesidades: que los proponentes ofrecen además construir las obras decretadas para el puerto de Salaverry en 20 de Setiembre del año próximo pasado y contratadas en la cantidad de 180,000 soles, lo que trae para el Estado la economía de esa suma que los empresarios de dichas obras se han desistido del contrato celebrado con ellos para facilitar la concesion del nuevo ferrocarril, habiéndose allanado tambien D. Juan M. Ugarte, empresario del ferrocarril de Salaverry á Trujillo, en trasferir sus derechos á los empresarios del de Ascope á Malabrigo: que habiéndose constituido esta nueva empresa con el capital de 2.000,000 de soles y estando calculado el costo total de las obras mencionadas en 4.000,000 de soles, hay un déficit de 2.000,000 de soles que es necesario cubrir, á fin de que se realicen los benéficos resultados que están llamados á producir, sin gravámen alguno para el Fisco, lo que se obtiene haciendo á la empresa el préstamo de 1.500,000 soles que solicita, limitando sus pretensiones á esta suma por haber ofrecido los capitalistas de Trujillo tomar acciones por el valor de los 500,000 soles restantes: que el Gobierno está autorizado por la ley de 28 de Enero último para construir por cuenta del Estado un ferrocarril de Trujillo á Huamachuco, del cual es una seccion el ramal proyectado de Trujillo á Pedregal: se acepta la mencionada propuesta para la construccion de un ferrocarril de mocion á vapor de Salaverry á Cho-

cope, pasando por Trujillo, con ramificaciones de Chocope á Paijan y Ascope y para una via de Trujillo á Pedregal, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª La empresa se denominará "Compañía de los Ferrocarriles de Trujillo" y gozará de todas la exenciones y derechos concedidos en las contratas de Malabrigo á Ascope y de Trujillo á Salaverry que, quedarán vigentes para este objeto.

2ª El Gobierno dará á la empresa, por via de proteccion y en calidad de préstamo, la suma de 1.500,000 soles en bonos de ferrocarriles, siendo de cuenta de los empresarios su colocacion, pago de intereses y amortizacion de ellos. Para responder por el servicio de dichos bonos, quedarán expresamente afectos los capitales de la compañía, tomándose razon de la hipoteca en el registro correspondiente.

3ª La entrega de los bonos se hará á los empresarios en la forma siguiente:—una tercera parte cuando se hallen construidas doce millas del camino; otra tercera parte cuando esté concluida y expedita para el tráfico la mitad de la via; y el resto cuando esté totalmente acabada la obra.

4ª El servicio de los bonos se hará en Lóndres por los agentes financieros del Perú, quedando la empresa obligada á entregarles con tal objeto y con la debida oportunidad las cantidades que fuesen precisas. El Gobierno se reserva la facultad de proceder administrativamente contra la empresa, en caso de retardo ó falta de cumplimiento de esta cláusula, para reembolsarse de lo que deban pagar ó hubieren pagado los agentes financieros del Perú, por razon del servicio de los bonos é indemnizarse además cargando el interés penal del 1 ℘ al mes.

5ª El ancho de la via será cuando menos el de dos piés seis pulgadas inglesas.

6ª El Gobierno concede á la empresa privilegio exclusivo por el término de 25 años para que no pueda establecerse ningun otro camino de fierro, de mocion animal ó á vapor ni trasporte aéreo entre los puntos comprendidos en el presente contrato.

7ª El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos de propiedad del Estado que necesite para la via, sus estaciones y dependencias, y respecto de los terrenos de particulares ó de corporaciones que necesitare para el mismo objeto, le facilitará su adquisicion, ordenando la expropiacion de ellos con arreglo á las leyes.

8ª La empresa queda obligada á construir en el puerto de Salaverry, un muelle-malecon y dique, con arreglo á las bases y especificaciones del ingeniero de Estado D. Pedro Sieber, que se agregarán á este expediente y se insertarán en la escritura y con sujecion á los planos levantados por el mismo ingeniero.

9ª En la ejecucion del muelle-malecon y dique intervendrá un ingeniero de Estado, que cuide de que esas obras se ejecuten con estricta sujecion á las especificaciones y planos de que se habla en la cláusula anterior.

10. La empresa podrá cobrar un derecho de muellaje, con arreglo á la tarifa que presente al Gobierno para su aprobacion, durante el término de 25 años, mas ese impuesto no podrá percibirlo sin presentar préviamente el informe del ingeniero inspector, por el que conste que las obras del muelle-malecon y dique se han ejecutado con arreglo á lo estipulado.

11. Las obras comenzarán dentro de tres meses, contados desde la fecha de este decreto, y quedarán concluidas á los tres años de la misma fecha.

12. Los contratistas otorgarán una fianza de 10,000 soles que se hará efectiva en el caso de que no se comienzen ni concluyan los trabajos en los términos estipulados,

sin perjuicio de declararse caduco el contrato.

13. La tarifa de pasajes y fletes se fijará por la empresa con aprobacion del Gobierno, y no podrá alterarse sin autorizacion del mismo Gobierno.

14. La empresa queda obligada á cercar á su costa todos los fundos que el camino divida y á construir puentes sobre los acueductos ó acequias que atraviese.

15. Antes de entregarse el camino al tráfico público, el Gobierno lo hará reconocer por el ingeniero ó ingenieros que al efecto comisione, y resultando de dicho reconocimiento que la via reune todas las condiciones de solidez y seguridad necesarias, dará el respectivo permiso para su explotacion.

16. Las tropas, empleados del Estado que marchén en comision del servicio y las balijas del correo se conducirán gratis. Por las cargas del Estado, se cobrará la mitad del flete fijado en la tarifa.

17. Queda vigente la cláusula 12 del contrato de Ascope á Malabrigo, por la que se estipuló que concluido el término del privilegio, la empresa continuará explotando la línea como propiedad particular por 25 años mas, concluidos los cuales quedará á beneficio del Estado; de manera que, á los 50 años de la presente concesion, las líneas á que se refiere este contrato con las estaciones y dependencias serán de la propiedad absoluta del Estado, obligándose la empresa á entregarlas en estado de explotacion, con todos los materiales necesarios para su servicio.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, prévia aceptacion de los proponentes, y de la exhibicion del testimonio de la escritura del contrato social.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Piden aclaraciones al decreto supremo fecha 6 de Agosto de 1871.

Excmo. Señor.

Los infrascritos, directores del ferrocarril de Malabrigo, ante V. E. respetuosamente decimos: Que por resolucion de 6 del presente, se ha dignado V. E. acceder á la peticion de los vecinos notables de Trujillo, relativa á que la línea férrea de cuya construccion estábamos encargados, principie en Salaverry, y tenga las demas condiciones que la mencionada resolucion establece.

Habiéndonos impuesto de su tenor, notamos que algunas de sus cláusulas deben ser fijadas de una manera clara y precisa, tanto para el mayor beneficio de la empresa, cuanto para evitar cuestiones y dificultades en lo sucesivo.

Se nota desde luego, que en los fundamentos de la resolucion citada, se habla de una propuesta hecha por los empresarios del ferrocarril de Malabrigo; y aun cuando á primera vista parece que esta equivocacion no fuera de consecuencia, se nota, reflexionando en ella, que nos priva de legítimos derechos, adquiridos por un contrato. Nosotros, cediendo á las instancias de los vecinos de Trujillo, hemos aceptado la propuesta de estos para variar nuestra línea. Procediendo de este modo, no perdemos ninguno de los derechos que emanan de nuestra contrata; y por el contrario, si nosotros fuéramos los proponentes, apareceriamos como renunciando los derechos adquiridos.

Además de esta diferencia esencial, se nota que, siendo nosotros los que hacemos concesiones, no estamos en el deber de aceptar las obligaciones que puedan sernos dañosas; y que podemos negarnos á aceptarlas, sin que por esto se menoscabe nuestra contrata precedente.

Hecha esta salvedad, sobre la cual no es necesario que se haga declaracion ninguna, pues basta que conste en el expediente nues-

tra indicacion, pasamos á manifestar las modificaciones que deben hacerse en la resolucion de 6 del mes que rije.

1ª En la citada resolucion se dice que el capital de la compañía de los ferrocarriles de Trujillo será de 2.000,000 de soles; mas, como en la minuta de sociedad que hemos entregado al escribano D. Cláudio José Suarez, se ha fijado para esta empresa el capital de 4.000,000 de soles, es menester que se haga la correspondiente rectificacion.

2ª Ofrece el Supremo Gobierno á la empresa, por via de proteccion, el préstamo de un millon y medio de soles en bonos de ferrocarril. Esta operacion financiera, presentará tal vez algunas dificultades para su realizacion; y por eso nunca hemos pensado en solicitar ese auxilio del Gobierno. Nosotros hemos pedido que se nos dé la cantidad indicada, en obligaciones de ferrocarril, semejantes á las que obtuvo la compañía de Pisco á Ica, esto es, bonos firmados por nosotros, y garantizados por el Supremo Gobierno, que ganen un interés de 6 ₱, y tengan un fondo de amortizacion de 2 ₱ anual. Este papel será de fácil colocacion en esta capital y en el extranjero; y con él se realizarán de una manera segura las miras de proteccion del Supremo Gobierno.

3ª Siendo el verdadero motivo que V. E. tiene para hacer el préstamo ó dar su garantía, el deseo de protejer á la nueva empresa, no se realizaria este fin, demorando la entrega de los bonos, como se previene en la cláusula 3ª de la resolucion. Las empresas, al principiar, necesitan mayor proteccion; y por eso V. E. debe disponer, que de los bonos con garantía, de que antes hemos hablado, se nos entregue en Lóndres el valor de los materiales que se compren en Europa y Estados Unidos, tan pronto como nuestros encargados presenten á los agentes financieros del Gobierno, las facturas y conocimientos de los materiales que compren para la empresa. Se harán las diversas entregas á medida que se vayan presentando las facturas.

Además se nos entregarán cuatrocientos mil soles cuando el ferrocarril llegue á Trujillo; y el resto, cuando se entregue al tráfico la línea de Salaverry hasta Chocope.

4ª En la cláusula 4ª de la resolucion de 6 del presente, se han consignado todas las garantías necesarias para asegurar el servicio de los bonos. Siendo una de ellas la facultad de proceder administrativamente contra la empresa, para el reembolso de lo que se hubiese pagado por cuenta de ella, el interés penal de 1 ₱ no sirve de garantía, y se convierte en una estipulacion vejatoria. Mas dañoso es á la empresa que tome el Gobierno el ferrocarril en administracion, que el interés penal, cualquiera que sea su cuota.

Por esto, suplicamos que se quite esa parte de la cláusula 4ª

5ª La cláusula 6ª debe adicionarse, declarando que durante el privilegio, no será permitido establecer por ningun empresario, ni por el Gobierno, ferrocarril, trasporte aéreo, ni cualquier otro medio de locomocion entre Malabrigo, Paijan y Ascope.

Para evitar la competencia ventajosa que se nos podria hacer estableciendo locomocion entre Malabrigo y Paijan, es indispensable que se haga la declaracion mencionada, ó que nuestro privilegio se extienda á la comunicacion entre Malabrigo, Paijan y Ascope; dejándonos el derecho de establecer ferrocarril entre estos puntos, cuando nos convenga.

Esta declaracion está en verdad comprendida en la cláusula 1ª de la resolucion de 6 del mes que rije; pero queremos que sea explícita, para evitar toda cuestion en lo futuro, y libertarnos de la ruina que nos amenazaria estableciéndose una línea de Malabrigo á Paijan.

6ª En la cláusula 8ª se nos impone el deber de construir malecon y dique en el puerto de Salaverry, con sujecion á los planos del ingeniero Sieber. Este ingeniero da el nombre de dique á una parte del muelle que no es otra cosa que una barrera para impedir la aglomeracion de piedras y arena; pero como esta palabra disigna otra clase de obras en los puertos, es necesario que V. E. fije su verdadera inteligencia, con arreglo á la mente del citado ingeniero, que es la única que debemos aceptar.

7ª Se nos concede por la cláusula 10, el derecho de cobrar muellaje solo por veinticinco años; pero esta limitacion no tiene fundamento ninguno. El muelle hecho por nosotros, no se diferencia de la línea férrea. Ambas obras se hacen con nuestro capital para el servicio del público; y deben ser propiedad nuestra perpétua, y producirnos renta perpétuamente. Además, los muelles demandán ingentes gastos de reparacion anual; y si se nos privase del muellaje, tendriamos que abandonar el muelle. A la espiracion del privilegio vendrán otros empresarios en concurrencia con nosotros; y no será justo que ellos perciban la renta de sus obras, y que nosotros no tengamos el mismo derecho.

Por esto debe V. E. declarar que tenemos derecho perpétuo de cobrar muellaje.

8ª Como es conveniente al público que la línea se entregue al tráfico lo mas pronto posible, no hay necesidad de esperar la terminacion de ella para que principie el servicio.

Se debe modificar por esto la cláusula 15, declarando que la empresa podrá entregar el camino al al tráfico por secciones, siendo la primera de Salaverry á Trujillo, la segunda de Trujillo á la mitad del camino de Chocope, la tercera de este punto á Ascope y de Chocope á Paijan. El camino de Trujillo á Pedregal se puede dividir en dos secciones.

Para entregar cualquiera de estas secciones al público, precederán los requisitos indicados en la cláusula 15.

9ª En la cláusula 17 se declara que esta empresa solo debe durar cincuenta años, por ser ese el término fijado á la compañía de Malabrigo.

En esto se ha padecido equivocacion, pues aunque en la primitiva escritura de Malabrigo se concedieron á la empresa veinticinco años de privilegio, é igual tiempo de propiedad libre, despues se amplió esta á sesenta y cinco años; y se hizo la correspondiente anotacion en la escritura.

Como la actual empresa debe llevarse á cabo con todos los derechos adquiridos por las anteriores, es claro que se nos deben otorgar, á mas de los veinticinco años de privilegio, los sesenta y cinco de libre propiedad.

Aunque á esta declaracion tenemos incuestionable derecho, hacemos presente á V. E. que á otras empresas particulares, de menos importancia que la nuestra, tanto por su capital, como por las distancias que sus líneas recorren, se les han concedido noventa y nueve años entre privilegio y propiedad libre.

No siendo equitativa esta diferencia, suplicamos que se nos nivele con las empresas indicadas. Pero si V. E. no tuviese á bien hacerlo, debe por lo menos declararnos los noventa años á que tenemos incuestionable derecho por la contrata de Malabrigo.

Se persuadirá por esto V. E. de que las modificaciones que solicitamos no alteran en su esencia la resolucion de 6 del mes que rije, pues que están destinadas á dar mayor impulso á la empresa y á evitar dificultades en lo futuro. Esperando por esto que seremos atendidos:

A V. E. suplicamos se digne modificar la resolucion de 6 del mes

que rije, en los términos que tenemos indicados.

Lima, á 9 de Mayo de 1871. — Excmo. Señor.—BERNARDO C. CANEVARO. — JOSE AMANCIO CASTILLO. — FELIPE BARREDA Y OSMA. — EMILIO DE PIEROLA. — JOSE G. GARCIA.

Aclaraciones del contrato.

Lima, Mayo 16 *de* 1871.

Visto el presente recurso, por el que los empresarios del ferrocarril de Trujillo solicitan que se modifiquen algunos puntos del supremo decreto de 6 del actual, por el que se aceptó su propuesta, y atendiendo á las razones en que se funda dicha solicitud, accédese á ella en los términos siguientes:

1º El privilegio de que habla el artículo 6º del citado decreto, se extenderá no solo á los puntos que recorren las líneas, sino tambien al trayecto comprendido entre Paijan y Malabrigo, entre cuyos lugares nadie podrá establecer ferrocarriles, trasporte aéreo, ni ningun otro sistema nuevo de locomocion. Los empresarios, sí, podrán extender su línea hasta el puerto de Malabrigo, cuando lo tuviesen por conveniente.

2º El derecho de cobrar el impuesto de muellaje durante el término de veinticinco años, concedido por la cláusula 10 del mismo decreto, se amplía al período de cincuenta años, durante el cual podrán los empresarios percibir ese impuesto, pasando despues el muelle á ser propiedad absoluta del Estado.

3º Se autoriza á los empresarios para entregar los ferrocarriles por secciones al tráfico público, debiendo antes ser reconocida cada una de dichas secciones por el ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione, á fin de asegurarse de su solidez y buena construccion.

4º El tiempo durante el cual podrán los empresarios explotar como propiedad libre los ferrocarriles, despues de concluido el privilegio, será el de sesenta y cinco años, de manera que no pasarán dichos ferrocarriles á ser propiedad del Estado, sino al cabo de noventa años; debiendo ser entregados al Gobierno, con las condiciones indicadas en la cláusula 17 del decreto de 6 del actual.

5º Los bonos que por via de proteccion debe dar el Gobierno á la empresa en via de préstamo, se le entregarán en el órden siguiente: 1º Luego que los empresarios hayan comprado en Europa ú otro lugar cualquiera los rieles, durmientes, carros, locomotoras y demas útiles necesarios para la construccion y equipo de las vias, y á medida que verifiquen dichas compras presentarán las facturas correspondientes á los agentes financieros del Perú en Lóndres, los cuales les entregarán inmediatamente en bonos el importe de dichas facturas, siendo desde entónces de cuenta de los empresarios el servicio de los bonos que se les entreguen; 2º La mitad del resto de los bonos se entregará á los mismos empresarios luego que pongan en conocimiento del Gobierno el hecho de estar concluida y expedita para el tráfico la tercera parte de la via, lo que se comprobará con el informe del ingeniero que el Gobierno comisione al efecto; 3º El sobrante de los bonos será entregado tan luego como estén concluidas los dos terceras partes del camino.

6º La escritura que se otorgue para que se constituya la compañía empresaria, y la del presente contrato, estará exenta del derecho de timbres.

Pase al Ministerio de Hacienda para que, agregándose á los antecedentes, se otorgue la respectiva escritura, prévia aceptacion de los empresarios.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Instalacion de la sociedad.

En la junta general de accionistas, que tuvo lugar el 19 de Mayo de 1871, quedó instalada la sociedad, se aceptaron los supremos decretos fechas 6 y 16 del mismo, se discutieron y aprobaron los estatutos, y se nombró el Directorio, que quedó formado de los siguientes:

Sr. D. Bernardo C. Canevaro, Presidente.
" José Amancio Castillo.
" Arturo Heeren.
" Felipe Barreda y Osma.
" Nemecio Orbegoso.
" José Gregorio Garcia, y
" José Felix Ganoza.
" Emilio de Piérola, Gerente.

Pide se declare fenecida la contrata ó se haga la obra por cuenta del Gobierno.

Excmo. Señor.

J. Gregorio Garcia, gerente de la compañía de los ferrocarriles de Trujillo, ante V. E. respetuosamente me presento y digo: Que estando formada la compañía para la construccion del ferrocarril de Malabrigo á Ascope, se presentaron á V. E. varios vecinos de Trujillo pidiendo que se hiciese cargo esa empresa de los ferrocarriles de Salaverry á Trujillo, y de esta ciudad á Ascope y Pedregal; y que se formase para esto una nueva sociedad. Se obligaron á suscribirse para la nueva empresa con 600,000 soles y pidieron que V. E. le diese prestada la cantidad de 1.500,000 soles en bonos.

Habiendo aceptado la compañía esta propuesta, V. E. decretó la formacion de la nueva sociedad, por resolucion de 6 de Mayo del presente año; y en su virtud, se han extendido las escrituras de concesion y de compañía.

La compañía de ferrocarriles de Trujillo, cumpliendo las obligaciones que asumió, ha gastado en los estudios preparatorios y en la adquisicion de concesiones parciales, que V. E. tenia hechas, 114,366 soles 91 centavos, segun se demuestra en los documentos presentados.

Contraidos estos compromisos, no ha podido la sociedad, á pesar de todo, principiar los trabajos, porque han faltado las condiciones que sirvieron de base para la empresa, puesto que los vecinos de Trujillo no han dado la suscricion prometida, ni tampoco V. E. ha hecho el préstamo en bonos de que he hablado antes.

Si estos inconvenientes pudieran ser superados, me limitaria á pedir á V. E. la entrega de los bonos ofrecidos y la suscricion de los vecinos de Trujillo. Pero en las diversas gestiones que se han hecho con este fin, he llegado á persuadirme de que V. E. no emitirá los bonos á que me refiero, solamente por los ferrocarriles de Trujillo, sino por las operaciones financieras de que el Gobierno tiene necesidad.

Será por consiguiente necesario esperar mucho tiempo, ó tal vez los bonos no llegarán á emitirse, porque V. E. no tenga á bien hacerlo; y entonces, ó quedaremos esperando indefinidamente este resultado, ó no tendremos la proteccion ofrecida.

Cualquiera de estos extremos perjudica nuestros derechos y daña tambien al departamento de la Libertad, porque impide la realizacion de estos ferrocarriles, que han sido la causa de que no esté ya hecho el de Malabrigo á Ascope.

Debiendo tener un término esta difícil situacion, y no pudiendo insistir en la entrega de los bonos por los motivos expuestos, propongo á V. E. uno de estos extremos:

O que se declare fenecida la contrata de ferrocarriles de Trujillo, pagándose préviamente los gastos anteriormente mencionados, y quedando en libertad la antigua compañía de Malabrigo de hacer el ferrocarril de ese puerto á Ascope, principiándolo dentro de seis meses despues de recindida la contrata de los ferrocarriles de Trujillo.

O que los ferrocarriles de Salaverry á Trujillo y de esta ciudad á Ascope y Pedregal, se hagan por

cuenta del Supremo Gobierno; indemnizándonos tambien los gastos que tenemos hechos.

Estos son los únicos recursos que quedan en la actualidad: y como ellos concilian los intereses de la compañía y del Supremo Gobierno; suplico á V. E. se digne aceptar cualquiera de ellos.

Para conseguirlo:—

A V. E. pido respetuosamente se digne resolver como solicito.

Lima, á 6 de Diciembre de 1871. —José Gregorio Garcia.

El Gobierno toma la obra por su cuenta.

Lima, Enero 11 *de* 1872.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que por decreto supremo de 6 de Mayo del año próximo pasado, se admitió la propuesta de los empresarios del ferrocarril de Ascope á Malabrigo, para sostituir esta línea con un ferrocarril del puerto de Salaverry al pueblo de Chocope, con ramificaciones de Paijan á Ascope, haciendo además otro camino de fierro de Trujillo á Pedregal, cuya empresa se obligó además á construir un muelle, malecon y dique en el puerto de Salaverry, con arreglo á las bases, especificaciones y planos levantados por el ingeniero de Estado D. Pedro Sieber; que en dicho contrato se estipuló que el Gobierno, por via de proteccion, daria á la empresa, en calidad de préstamo, la suma de 1.500,000 soles en bonos; que el representante de la empresa ha manifestado al Gobierno que esta no puede llevarse á cabo, tanto porque los accionistas de Trujillo, que se suscribieron con medio millon de soles, no han cubierto sus respectivos dividendos, cuanto porque estando sujeta la entrega de los bonos á las eventualidades de la emision total que el Gobierno debe hacer en Europa, no tiene la empresa un punto de partida fijo para sus cálculos y operaciones, y para dar principio á los trabajos, por lo que propone, ó bien que se anule el contrato estableciéndose en todo su vigor y fuerza el contrato referente al ferrocarril de Ascope á Malabrigo, ó bien que la obra se haga por cuenta del Estado, abonando el Gobierno á la empresa los gastos que ha hecho; que siendo indispensable fomentar los intereses de la provincia de Trujillo y dar fácil salida á los valiosos productos de sus fértiles valles, debe el Gobierno remover los obstáculos que se opongan á la realizacion de las líneas proyectadas; que si es justo indemnizar á los empresarios de los gastos legítimos que han hecho en terraplenes, estudios, administracion y otros, puesto que el Gobierno debe aprovechar de ellos al hacer por su cuenta el camino, no lo es reembolsarles las cantidades que abonó á otras empresas para que se desistieran de sus respectivos contratos, pues ni esto aprovecha el Estado, ni dichas empresas han sufrido perjuicio alguno que sea necesario indemnizar: acéptase la referida propuesta bajo su segundo aspecto, esto es, para que el Gobierno haga por su cuenta los ferrocarriles de Salaverry á Paijan y Ascope y de Trujillo á Pedregal, y el muelle, malecon y dique del puerto de Salaverry, debiendo pagarse á los empresarios, por el valor de los planos y estudios que han presentado, por el importe de los terraplenes construidos, y por otros gastos legítimos, la suma que acrediten haber invertido en los indicados objetos. Desglósense los documentos necesarios para que en expediente separado se haga la respectiva convocatoria de propuestas, y pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura de convenio.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Santa María.

Abónanse los gastos.

Lima, Enero 17 de 1872

De conformidad con lo dispuesto en el decreto de 17 del actual, se reconoce á favor de la empresa de los ferrocarriles de Trujillo la suma de 90,736 soles 26 cts. (*) que importan los gastos abonables y mandados pagar por dicho decreto, cuya suma se pagará á la referida empresa por el contratista cuya propuesta sea aceptada en virtud de la convocotoria mandada hacer por decreto de esta fecha, en la que se insertará esta condicion.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la correspondiente escritura y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Convocatoria.

Lima, Enero 17 de 1872.

Habiéndose aceptado por decreto de esta fecha la propuesta de la empresa de los ferrocarriles de Trujillo, para que dichas vias se hagan por cuenta del Estado, indemnizando el Gobierno los desembolsos que ha hecho, y siendo necesario proceder á la mayor brevedad posible á la ejecucion de tan importantes obras; se resuelve: que se convoquen propuestas cerradas por el término de treinta dias para la construccion de un muelle, malecon y dique en el puerto de Salaverry, de un ferrocarril de este puerto al pueblo de Chocope, pasando por Trujillo, con ramificaciones á Paijan y Ascope, y de un ramal de Trujillo á Pedregal, bajo las bases y condiciones siguientes:

MUELLE, MALECON Y DIQUE DE SALAVERRY.

Conforme á los planos y especificaciones del ingeniero Sieber, que en copia certificada corren agregados á este expediente y que se publicarán junto con la convocátoria.

(*) Esta suma ha sido satisfecha por don Pedro T. Larrañaga, contratista del ferrocarril de Salaverry á Trujillo y á Chicama y Pedregal, sin gravámen para el Gobierno.

FERROCARRILES.

Distancias.	Millas.	Ctvs.
De Salaverry á Trujillo..	7	50
De Tujillo á Chocope....	35	"
De Trujillo á Pedregal..	22	"
De Chocope á Ascope....	9	"
De Chocope á Paijan....	6	"
Vias de comunicacion extraordinarias.....	5	"
Total.....	84	

LA VIA.

Ancho del camino entre los rieles, tres piés.

Forma del riel, la que se denomina Bignoles.

Peso del riel, cuarenta y cinco libras por vara.

Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro aseguradas con cuatro tornillos.

Cruceros y puntas de acero.

Durmientes de seis piés de largo y siete pulgadas de ancho por cuatro y media de espesor, de roble, ciprés ó pino colorado de California.

Ancho del camino, nueve piés.

PUENTES.

Los puentes y viaductos serán de fierro y tendrán estribos de piedra ó de fierro.

El primer puente de Moche será de mil cuatrocientos piés ingleses de largo y diez piés de ancho, construido sobre pilares de fierro, y los postes con sunchos de fierro.

El segundo de Chincama será de mil quinientos piés ingleses de largo y diez piés de ancho, y del mismo sistema que el anterior.

El tercero del Pedregal de cuatrocientos piés de largo y diez de ancho, construido sobre cimientos de piedra y con sunchos de fierro.

ESTACIONES.

ESTACION PRIMERA.

La de Trujillo contendrá un edificio para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda.

Las boleterías necesarias, ofici-

cuenta del Supremo Gobierno; indemnizándonos tambien los gastos que tenemos hechos.

Estos son los únicos recursos que quedan en la actualidad: y como ellos concilian los intereses de la compañía y del Supremo Gobierno; suplico á V. E. se digne aceptar cualquiera de ellos.

Para conseguirlo:—

A V. E. pido respetuosamente se digne resolver como solicito.

Lima, á 6 de Diciembre de 1871.
—José Gregorio Garcia.

El Gobierno toma la obra por su cuenta.

Lima, Enero 11 *de* 1872.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que por decreto supremo de 6 de Mayo del año próximo pasado, se admitió la propuesta de los empresarios del ferrocarril de Ascope á Malabrigo, para sostituir esta línea con un ferrocarril del puerto de Salaverry al pueblo de Chocope, con ramificaciones de Paijan á Ascope, haciendo además otro camino de fierro de Trujillo á Pedregal, cuya empresa se obligó además á construir un muelle, malecon y dique en el puerto de Salaverry, con arreglo á las bases, especificaciones y planos levantados por el ingeniero de Estado D. Pedro Sieber; que en dicho contrato se estipuló que el Gobierno, por via de proteccion, daria á la empresa, en calidad de préstamo, la suma de 1.500,000 soles en bonos; que el representante de la empresa ha manifestado al Gobierno que esta no puede llevarse á cabo, tanto porque los accionistas de Trujillo, que se suscribieron con medio millon de soles, no han cubierto sus respectivos dividendos, cuanto porque estando sujeta la entrega de los bonos á las eventualidades de la emision total que el Gobierno debe hacer en Europa, no tiene la empresa un punto de partida fijo para sus cálculos y operaciones, y para dar principio á los trabajos, por lo que propone, ó bien que se anule el contrato estableciéndose en todo su vigor y fuerza el contrato referente al ferrocarril de Ascope á Malabrigo, ó bien que la obra se haga por cuenta del Estado, abonando el Gobierno á la empresa los gastos que ha hecho; que siendo indispensable fomentar los intereses de la provincia de Trujillo y dar fácil salida á los valiosos productos de sus fértiles valles, debe el Gobierno remover los obstáculos que se opongan á la realizacion de las líneas proyectadas; que si es justo indemnizar á los empresarios de los gastos legítimos que han hecho en terraplenes, estudios, administracion y otros, puesto que el Gobierno debe aprovechar de ellos al hacer por su cuenta el camino, no lo es reembolsarles las cantidades que abonó á otras empresas para que se desistieran de sus respectivos contratos, pues ni esto aprovecha el Estado, ni dichas empresas han sufrido perjuicio alguno que sea necesario indemnizar: acéptase la referida propuesta bajo su segundo aspecto, esto es, para que el Gobierno haga por su cuenta los ferrocarriles de Salaverry á Paijan y Ascope y de Trujillo á Pedregal, y el muelle, malecon y dique del puerto de Salaverry, debiendo pagarse á los empresarios, por el valor de los planos y estudios que han presentado, por el importe de los terraplenes construidos, y por otros gastos legítimos, la suma que acrediten haber invertido en los indicados objetos. Desglósense los documentos necesarios para que en expediente separado se haga la respectiva convocatoria de propuestas, y pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la escritura de convenio.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Santa María.

Abónanse los gastos.

Lima, Enero 17 *de* 1872

De conformidad con lo dispuesto en el decreto de 17 del actual, se reconoce á favor de la empresa de los ferrocarriles de Trujillo la suma de 90,736 soles 26 cts. (*) que importan los gastos abonables y mandados pagar por dicho decreto, cuya suma se pagará á la referida empresa por el contratista cuya propuesta sea aceptada en virtud de la convocotoria mandada hacer por decreto de esta fecha, en la que se insertará esta condicion.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la correspondiente escritura y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Convocatoria.

Lima, Enero 17 *de* 1872.

Habiéndose aceptado por decreto de esta fecha la propuesta de la empresa de los ferrocarriles de Trujillo, para que dichas vias se hagan por cuenta del Estado, indemnizando el Gobierno los desembolsos que ha hecho, y siendo necesario proceder á la mayor brevedad posible á la ejecucion de tan importantes obras; se resuelve: que se convoquen propuestas cerradas por el término de treinta dias para la construccion de un muelle, malecon y dique en el puerto de Salaverry, de un ferrocarril de este puerto al pueblo de Chocope, pasando por Trujillo, con ramificaciones á Paijan y Ascope, y de un ramal de Trujillo á Pedregal, bajo las bases y condiciones siguientes:

MUELLE, MALECON Y DIQUE DE SALAVERRY.

Conforme á los planos y especificaciones del ingeniero Sieber, que en copia certificada corren agregados á este expediente y que se publicarán junto con la convocátoria.

(*) Esta suma ha sido satisfecha por don Pedro T. Larrañaga, contratista del ferrocarril de Salaverry á Trujillo y á Chicama y Pedregal, sin gravámen para el Gobierno.

FERROCARRILES.

Distancias.	Millas.	Ctvs.
De Salaverry á Trujillo..	7	50
De Tujillo á Chocope....	35	"
De Trujillo á Pedregal..	22	"
De Chocope á Ascope....	9	"
De Chocope á Paijan....	6	"
Vias de comunicacion extraordinarias.....	5	"
Total.....	84	

LA VIA.

Ancho del camino entre los rieles, tres piés.

Forma del riel, la que se denomina Bignoles.

Peso del riel, cuarenta y cinco libras por vara.

Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro aseguradas con cuatro tornillos.

Cruceros y puntas de acero.

Durmientes de seis piés de largo y siete pulgadas de ancho por cuatro y media de espesor, de roble, ciprés ó pino colorado de California.

Ancho del camino, nueve piés.

PUENTES.

Los puentes y viaductos serán de fierro y tendrán estribos de piedra ó de fierro.

El primer puente de Moche será de mil cuatrocientos piés ingleses de largo y diez piés de ancho, construido sobre pilares de fierro, y los postes con sunchos de fierro.

El segundo de Chincama será de mil quinientos piés ingleses de largo y diez piés de ancho, y del mismo sistema que el anterior.

El tercero del Pedregal de cuatrocientos piés de largo y diez de ancho, construido sobre cimientos de piedra y con sunchos de fierro.

ESTACIONES.

ESTACION PRIMERA.

La de Trujillo contendrá un edificio para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda.

Las boleterías necesarias, ofici-

nas y habitaciones para todos los empleados.

Un edificio con departamentos separados, para recibir y entregar carga.

Un edificio para guardar las locomotoras, con tanques y aparatos del caso.

Un edificio para compostura de locomotoras, con todos sus útiles.

Un edificio para coches y carros.

Los tanques necesarios.

Balanzas de plataforma.

Una tornamesa.

Una ramada para los coches.

ESTACION SEGUNDA DE ASCOPE.

Como la anterior.

ESTACION TERCERA DE CHOCOPE.

Como las anteriores, sin edificios para composturas de locomotoras y carros.

ESTACION CUARTA DE SALAVERRY.

Un edificio para pasajeros y oficinas para el superintendente y empleados, con habitaciones para todos ellos.

Tanques para dos mil galones de agua, con sus aparatos, tornamesa, balanzas para carros y wagones.

Una ramada para los carros, locomotoras y coches.

Un edificio para carbon y leña.

MATERIAL RODANTE.

Veinte locomotoras, veinte wagones de 1ª clase, treinta wagones de 2ª clase, cien carros para carga, seis carros para equipajes, diez carros para béstias, cincuenta carros de plataforma, cuatro carros de tanques, veinte carros de mano.

Telégrafo de soga en los coches.

El material rodante será de la misma clase de construccion que el adoptado para los ferrocarriles de Inglaterra.

TELEGRAFO.

Se pondrá una linea telegráfica de electricidad á lo largo de todas las vias, con sus oficinas, aparatos y útiles en todas las estaciones, para recibir y trasmitir telegramas.

PREVENCIONES GENERALES.

1ª Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2ª Ninguna propuesta será admitida, si no está acompañada de un certificado en que conste haberse depositado en la Caja Fiscal la suma de 100,000 soles, cuya suma será devuelta á los que no resulten agraciados al aceptarse la propuesta que el Gobierno considere mas ventajosa.

3ª El contratista abonará los gastos que ha hecho la extinguida empresa de los ferrocarriles de Trujillo, ascendentes á la cantidad de 90,736 soles 25 centavos. Dicha suma se pagará con el depósito consignado por el contratista tan luego como se otorgue la escritura del contrato, devolviéndosele la diferencia.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA

Aviso oficial.

En cumplimiento de lo dispuesto en el supremo decreto anterior, se previene: que el viérnes 16 del próximo mes de Febrero, se vence el término de treinta dias señalado para la convocatoria de propuestas relativas á la construccion de un muelle, malecon y dique en el puerto de Salaverry, de un ferrocarril de ese puerto al pueblo de Chocope, pasando por Trujillo, con ramificaciones á Paijan y Ascope, y de un ramal de Trujillo á Pedregal; previniéndose que en dicho dia, á las dos de la tarde, se procederá á la pertura de dichas propuestas en presencia del Señor Ministro del ramo y con asistencia del oficial mayor, jefes de seccion y los interesados.

Lima, Enero 18 de 1872.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas —JOSE NAVARRO.

Especificacion de las obras que deben ejecutarse para formar un nuevo puerto en la bahía denominada Garita de Moche.

DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD.

Las hojas de dibujo 1 y 3 representan el cómputo de las obras que se trata de construir. Ocurriremos á las figuras á medida que se trate de ellas.

MUELLE SÓLIDO.—DIQUE DEL MUELLE.

(Hoja III, fig. 1.)

La obra mas importante es la construccion del dique, sobre el cual reposa la seguridad del puerto y la solidez del muelle y malecon de descarga.

1º El dique se compone de dos conos truncados con talud de uno de base por uno de alto, ejecutados en dos partes distintas: uno debajo del agua (véase los siete cortes, figura 3, que se indican al frente en escala mas grande), se compone de piedra rota simplemente echada al mar; los siete cortes trasversales hacen ver el *quantum* de aumento que se verifica en el espesor del cono de uno á otro corte.

La superficie de este cono, ó sea su plataforma, debe alcanzar la altura del nivel del agua, considerado en medio mientras el mar está benigno, lo que se verifica en las primeras horas del dia; esta plataforma tiene una anchura de (11 m. 50 c.) once metros cincuenta centímetros hasta el corte LM, que alcanza el diámetro del cono extremo que forma la cabeza del muelle.

2º La otra parte del dique consiste en un segundo cono trunco de (9 m. 50 c.) nueve metros cincuenta centímetros de base, con talud tambien de uno de base por uno de alto, sobrepuesto al primero, construido con gruesa piedra rota, pero agregada á modo de albañilería bruta (calicanto), con cal hidráulica. Para su mole, este cono, debe afirmar y dar consistencia al cono inmerso, su elevacion sobre el nivel medio del mar es de (3 m. 50 c.) tres metros cincuenta centímetros, su plataforma superior tiene tres metros cincuenta centímetros de ancho. Estas medidas seccionales quedan invariables por toda la largura del cono en albañilería y todos sus lados son paralelos hasta la extremidad en donde se termina por una plataforma redonda de (6 m.) séis metros de diámetro, con una base de (12 m.) doce metros, sobre la cual se debe elevar un faro.

3º La posicion del dique y malecon de descarga, en su relacion con el puerto, se indica en la hoja número 1. La raiz del dique se une perpendicularmente á uno de los lados del polígono que circunda el cerro; pero su posicion definitiva será además fijada por el ingeniero encargado de la vigilancia de las obras, teniendo por norma el punto en el cual los escollos ó peñascos están mas adheridos á la base del cerro.

4º La sobresalida del dique en el mar será de (194 m.) ciento noventa y cuatro metros, á salir de la línea poligonal hasta el centro del cono extremo. En el proyecto, la línea poligonal es á (29 m. 50 c.) veintinueve metros cincuenta centímetros apostada del primer corte AB, figura 1.

Como se ve en las figuras 1, 2, 3, y en los cortes del frente, á lo largo del lado norte, el dique es flanqueado de un terraplen que constituye el malecon de descarga. Para su capacidad, ese terraplen debe consolidar el cono inmerso, tanto mas que para su elevacion; alcanza al cono macizo, el cual se hallará invertido cerca de la mitad de su altura.

5º En la construccion del cono de piedra rota, es importante señalar que las piedras muy gruesas serán echadas en el mar de modo que se coloquen en la parte central de la seccion del dique, porque la agitacion del agua, elevando las piedras pequeñas que se echen en los lados, las introduce en los intersticios de la masa y forman así un cuerpo mas compacto que si las

piedras muy gruesas fueran puestas superficialmente al talud del dique.

6º Es importante señalar tambien que, para la construccion del cono en albañilería bruta, no se puede trabajar mientras la superficie del mar esté agitada, lo que se verifica casi todos los dias, desde las once de la mañana hasta la noche.

Todavia, se empleará diariamente el tiempo de calma, para elevar el plano inclinado del lado sur del dique, mas expuesto á las olas, empleando, en lugar de la cal hidráulica, cimiento romano sobre un metro de espesor. La pronta desecacion de esta albañilería con cimiento romano, constituirá un pronto y progresivo reparo, para defender los obreros mientras trabajen el resto del tiempo con cal hidránlica.

7º Un punto del cual no se podrá prescindir, es el cono inmerso de piedra rota, que debe ser formado sobre una largura mínima de (30 m.) treinta metros adelante en el mar, antes de comenzar la albañilería del cono superior.

Esta precaucion está indicada por la necesidad de que las piedras rotas tomen un natural asiento, sea por el efecto del movimiento del agua, sea por cualquier movimiento del fondo, tanto mas, si este es arenoso ó gredoso.

La albañilería del cono superior no podrá comenzar tampoco antes de haber formado la plataforma del cono inmerso á la anchura prescrita (11 m. 50 c.), once metros cincuenta centímetros, y haberla allanado con pequeños materiales, derramados en los agujeros y los hoyos, y haber arreglado los taludes á uno de base por uno de alto.

8º A medida que el cono superior vaya completándose y las alas sean retenidas, se procederá incontinentemente á guarecer con tierra, arena y pequeños materiales, el plano inclinado de los dos conos en el lado norte del dique, y se proseguirá el terraplen sobre una anchura de (10 m.) diez metros, para consolidarlos á medida que el trabajo avance. Este terraplen constituye además un camino lateral del servicio para los trasportes de los materiales, por el largo del dique.

9º A su vuelta el terraplen está sostenido por el lado norte por una pared contínua (hoja III, fig. 2 y dibujo en frente). Esta pared está construida segun el mismo principio que el dique, es decir, que la parte que está debajo del agua constituye un cono trunco en piedra rota, pero instapuesta mas bien que posible, con una contra escarpa de los dos lados de 50 ‰, es decir, con un pié de (50 c.) cincuenta centímetros por un metro de alto.

La plataforma de este pequeño cono trunco, al nivel medio del mar en calma, tendrá (1 m. 50 c.) un metro cincuenta centímetros de ancho. Por los cortes LM, NO del frente, se ve que la pared inmersa se confunde con la base del dique y del cono de la plataforma circular.

10. Sobre esta muralla de piedra instapuesta, se construirá un muro de albañilería bruta con cal hidráulica, el cual tendrá (1 m. 20 c.) un metro veinte centímetros de base por (1 m. 20 c.) un metro veinte centímetros de elevacion sobre el nivel medio del mar, donde el suelo superior de (20 c.) veinte centímetros de espesor y de ancho formará coronamiento. Este suelo, formado con piedra rota muy gruesa, naturalmente llana á la superficie y del lado del frontis, deberá ser tapiado con cimiento romano; lo mas esencial es que este coronamiento de albañilería bruta se verifique derecho sobre toda la largura del malecon, y convenientemente llano á la superficie.

MALECON DE LA ADUANA.

(Hoja III, fig. 4.)

El malecon de la aduana no da lugar á grande especificacion, puesto que no requiere mas que la cons-

truccion de una pared para contener las piedras y arena que se encuentran en el mismo lugar. Encima del nivel prescrito del malecon existen piedras rotas, propias para otras construcciones, y se encuentran tambien en el agua, á pequeña profundidad, piedras rotas que se pueden recoger para la construccion del mismo muro de sostenimiento.

11. Este muro de sostenimiento posee, mas ó menos, (240 m.) doscientos cuarenta metros de largo y está construido por los mismos principios de aquel ya descrito (artículo 9-10, tratándose del malecon del muelle), es decir, que él se compone tambien de dos partes, una ejecutada con piedras rotas instapuestas mas bien que posible debajo del agua, con un pié de 50 ℔ hasta el nivel medio del mar y una plataforma de (1 m. 50 c.) un metro cincuenta centímetros de ancho, y la otra parte está formada de albañilería bruta, con cal hidráulica, con (1 m. 20 c.) un metro veinte centímetros de base, y (1 m. 20 c.) un metro veinte centímetros de alto, comprendiendo el suelo de coronamiento de veinte centímetros de espesor y setenta centímetros de ancho, tapiado, como ya se ha indicado (art. 10), con cimiento romano. Su nivel superior deberá formar séquito á la del muro de sosten del malecon del muelle.

12. Los materiales que forman el relleno, y que se encuentran sobre el lugar mismo, se hallarán naturalmente allanados sobre toda la anchura y largura, no solo de ciento cuarenta metros, sino que se extenderán del lado norte á toda la anchura del malecon, página 5 (del cual hablaremos á continuacion), y del lado sur, sobre la anchura del malecon del muelle, hasta el primer corte AB.

Como este relleno existe en abundancia en el lugar, no tendrá que pagarlo el empresario.

MALECON DEL MERCADO.

(Hoja III, fig. 5)

Este malecon, destinado á servir de plaza del mercado del pescado y otros géneros procedentes del interior, requiere el muro de sostenimiento y el relleno.

13. El muro de sostenimiento será hecho segun el mismo principio que los descritos para el malecon del muelle y de la aduana; pero, como se trata en este caso de basar el muro de piedra rota sobre un fondo de arena naturalmente movedizo, será conveniente establecer un cercado provisorio en planchas clavadas en el mar, á lo largo del malecon, para tener una excavacion de arena á seco, donde se pueda asentar el muro de piedra rota á ochenta centímetros, ó un metro de profundidad en la arena; en el caso contrario, se deberán clavar estacas de pequeña dimension (de 15 á 20 m. de diámetro).

El malecon tiene un largo total de (426 m.) cuatrocientos veintiseis metros, pero solo se trabajarán al presente (200 m.) doscientos metros y el respectivo relleno, dejando los restantes para trabajarse despues por el mismo precio detallado en la oferta ó por el que se convenga, segun el género de construccion que se adopte para el acabamiento de los doscientos veintiseis metros.

ROMPIENTE PUESTO Á LA CABEZA DEL CERRO.

(Hoja III, fig. 6.)

En la hoja III, á la cabeza del cerro, se ve (fig. 6) una prominencia, la cual constituye un rompiente destinado á moderar la marcha de las olas, las cuales, empujadas por el viento del sur, arriban impetuosas contra la cabeza del cerro, dividiéndose parte á izquierda y parte á derecha. Esta última parte, encontrando el rompiente despues de haber extraviado, arribará muy debilitada contra el nuevo muelle.

14. En el punto de intercesion de dos lados del polígono que cir-

cunda el cerro, se encuentra en el mar un amontonamiento de peñascos muy gruesos y tambien sobre las faldas del cerro, en el mismo punto, cantidad de piedra rota muy conveniente para formar el rompiente indicado. (fig. 6.)

Con esta prevision, el empresario dejará sobre el lugar la cantidad de piedra rota ó corriente para acabar el rompiente, á menos que prefiera perfeccionarlo ante todo.

Las dimensiones del rompiente no son nada rigorosas; todavia puede el empresario emplear los mil metros cúbicos de piedra rota en obtener una sobresalida mas grande que posible (40 metros de sobresalida mínima).

CONDICIONES GENERALES.

15. Encontrándose un suelo flojo, gredoso ó escurridizo, sea bajo del dique ó bajo de las murallas de sostenimiento de los rellenos, será conveniente clavar estacas, siempre que este medio se juzgue necesario por el ingeniero encargado de la vigilancia de esta construccion. El costo que demanda la puesta de las estacas, será comprobado por el ingeniero y abonado por la empresa, fuera del precio del contrato. Los concurrentes á esta empresa, deberán indicar préviamente el precio de las estacas clavadas por metro corriente, distinguiendo dos categorías de diámetros, es decir, estacas de (15 á 20 c.) quince á veinte centímetros, y estacas de (25 á 30 c.) veinticinco á treinta centímetros de diámetro á la cabeza, y tambien la calidad de la madera que mas fácilmente pueden suministrarse en el país.

16. Las tierras y arenas para los terraplenes existen sobre y al rededor de las colinas, y tambien sobre el cerro bajo del cual se hacen los trabajos.

Las piedras rotas de todo grosor, se encuentran en gran cantidad sobre las faldas del mismo cerro y al rededor de su base; tambien en el agua, á pequeña profundidad, se ven centenas de metros cúbicos de piedra rota, fácil de recogerse.

Los escollos y peñascos muy grandes que no pueden ser trasportados, se harán saltar á la mina. En este caso, la maniobra y los gastos quedarán á cargo del contratista.

Si despues de haber recogido todas las piedras rotas que se hallen sobre ó al rededor del cerro y tambien las que hay en el agua, se necesitasen mas para la conclusion de las obras, el ingeniero manifestará el máximum de metros cúbicos que faltan, y se abonará á la empresa un tanto por cada metro cúbico de piedra que sea preciso conseguir con el empleo de la pólvora, y que sacará del mismo cerro de la parte maciza y compacta que debe tener.

CONCLUSION.

Las obras consisten: 1º en la construccion del muelle; dique salido con malecon de descarga (figura 1); 2º un malecon llamado de la aduana (fig. 4); 3º un malecon llamado del mercado (fig. 5); 4º un rompiente puesto á la cabeza del cerro (fig. 6, hoja III).

En cuanto al malecon del mercado, es preciso llamar la atencion sobre el § 13, en el cual se ha dicho que el muro de sosten del terraplen será hecho en dos partes, es decir, que la primera parte que sale del cerro (200 m.), encontrándose fondeada en el puerto mismo, quiere menor solidez y puede ser concluida, segun el modo prescrito, con cimiento de piedra rota y muro con cal hidráulica arriba.

La otra parte de este muro, mas expuesta á las olas, sería mejor construida con cal hidráulica. Pero el empresario hará su oferta para la ejecucion de toda la pared de sosten (426 m.), segun el mismo sistema de los muros de los otros malecones, salvo el caso que el ingeniero encargado de la vigilancia de los trabajos juzgue necesario adoptar otras medidas en el curso de ellos; en este caso entregará al

Supremo Gobierno su propuesta para autorizar el abono pedido por el empresario fuera del precio del contrato.

Los proponentes establecerán los precios por metro cúbico de piedra rota para metro cúbico de albañilería bruta con cal hidráulica y de lo mismo para la albañilería con cimiento romano.

Los muros de sosten de los rellenos de los malecones forman una categoría de trabajo idéntico, salvo por el muro de piedra rota fondeado en la arena del malecon del mercado.

Por el muelle, los precios para metro cúbico variarán por cada corte AB, CD, EF, etc.... tomando por base las medidas seccionales indicadas en el croquis al frente de la especificacion ó las cantidades progresivas expuestas en la tabla que hace séquito al mismo croquis. — P. SIEBER.

Es conforme con el original que corre inserto en la escritura otorgada ante el escribano de Hacienda D. Cláudio José Suarez, por la compañía anónima del ferrocarril de Trujillo, compuesta de D. Pedro Correa y Santiago, Félix Dibos, Jorge Eslava, Tadeo Terry, Juan S. del Mazo, Meliton Porras, Valentin Márquez y Jorge Medel. — JOSE NAVARRO, Jefe de la Seccion de Obras Públicas.

El vecindario ofrece trabajar por media paga.

Trujillo, Marzo 27 de 1872.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno.

Tengo el honor de elevar al despacho de US. una acta impresa, suscrita por los vecinos del pueblo de Moche.

En ella ofrecen prestar sus servicios por la mitad del salario que se paga á los demas trabajadores que se contraten en la via férrea que se proyecta construir, del puerto de Salaverry al valle de Chicama, mientras dure el trabajo hasta esta capital, con la sola condicion de que D. Enrique Meiggs sea el empresario de la mencionada obra.

Aquí me permitiré indicar á US. que el pueblo de Moche, compuesto en su totalidad de indígenas, puede proporcionar ciento cincuenta trabajadores.

US., en vista del acta adjunta, se servirá someterla á la consideracion de S. E. y resolver lo que fuese conveniente.

Dios guarde á US. — S. M. — NICOLAS REBAZA.

ACTA.

En el pueblo de Santa Lucía de Moche, á los veinticuatro dias del mes de Marzo de mil ochocientos setenta y dos, reunidas las autoridades y el pueblo en la casa de gobernacion, con el objeto de tratar sobre la importante obra del ferrocarril; y visto el ofrecimiento espontáneo que los señores hacendados, llenos de patriotismo é interés público, hacen de los terrenos de su propiedad que dicho ferrocarril ocupe, con la condicion de que el señor Enrique Meiggs sea el empresario, deseando contribuir por nuestra parte en ayuda del mas grande beneficio que podemos recibir del ilustre obrero Coronel don José Balta, y no queriendo ser menos patriotas que los que llenos de entusiasmo y desinterés se han portado, ni aparecer con la mancha de egoistas é indiferentes á la cosa pública, que es la propia nuestra, ofrecemos tambien nuestro trabajo personal, con solo la remuneracion de la mitad del jornal que se pague á los demas trabajadores, dividiendo así, llenos de gusto, el pan de nuestros hijos, mientras dure el trabajo hasta la ciudad de Trujillo; y esto lo exigimos en atencion á que siendo hombres pobres no tenemos como atender á nuestras familias; pero el interés por nuestro país natal lo mismo que por toda

la República, el de impulsar las obras decretadas por el insigne progresista Coronel Balta, y el de ver que la locomotora atraviese nuestros campos, llevando la civilizacion y el progreso á los pueblos, no puede menos que impulsarnos, ardiendo en amor patrio, á satisfacer los sagrados deberes de cumplidos ciudadanos, para cuyo efecto facultamos á nuestras autoridades y al señor Jorge D'Uníam, que actualmente se encuentra trabajando en esta poblacion, lleno de entusiasmo, los estudios para llevar el agua al nuevo puerto de Salaverry y pasa á la capital de la República, para que así lo manifiesten por medio de los periódicos de la capital, con el objeto de que llegue á conocimiento del Supremo Gobierno, de las autoridades locales y de nuestros compatriotas. Con lo que concluyó este acto que firmamos. — AGUSTIN ÑIQUE, gobernador. — GREGORIO ÑIQUE, síndico procurador.—PEDRO FERNANDEZ, teniente gobernador.—BALTAZAR ROSALES, juez de paz—LUIS ARMAS, regidor. SANTOS SAN ROMAN, regidor. — CARMEN VERGARA, comisario de aguas.—PEDRO SANCHEZ, etc., etc.

Nueva convocatoria.

Lima, Mayo 15 de 1872.

No habiéndose ajustado las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril y muelle de Salaverry á las bases especificadas en los decretos de 17 de Enero y 29 de Abril últimos, ni á las prescripciones del decreto de 26 de Marzo del presente año, deséchanse dichas propuestas y se dispone que se convoquen nuevamente, por el término de seis dias, debiendo sujetarse extrictamente á las disposiciones citadas y referirse pura y simplemente al precio en que se ofrece hacer las indicadas obras.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rubrica de S. E.—SANTA MARÍA.

No se aceptan las propuestas.

Lima, Mayo 21 de 1872.

No siendo aceptables las propuestas últimamente presentadas, para la construccion del ferrocarril y muelle de Salaverry: decláranse sin lugar y devuélvase á los interesados los depósitos que con este fin han consignado en la Caja Fiscal de esta capital, reservándose el Gobierno adoptar las medidas convenientes para la ejecucion de las mencionadas obras.

Regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA.

Contrato.

Lima, Junio 3 de 1872.

Acéptase la propuesta de D. Pedro T. Larrañaga, para la construccion del ferrocarril de Salaverry y muelle de este puerto, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D. Pedro T. Larrañaga queda obligado por sí, sus herederos y sucesores, á construir un ferrocarril que, partiendo del puerto de Salaverry y pasando por Trujillo, termine en el pueblo de Chocope, con ramificaciones de este lugar á Paijan y Ascope y un ramal que, partiendo de la misma ciudad de Trujillo, termine en el pueblo de Pedregal, cuyas vias serán construidas con arreglo á las bases y especificaciones detalladas en el decreto de 17 de Enero del presente año.

2ª Queda obligado asimismo Larrañaga, por sí y sus sucesores, á construir un muelle-malecon y dique en el mencionado puerto de Salaverry, con arreglo á los planos y especificaciones formadas por el ingeniero de Estado D. Pedro Sieber.

3ª Todos los materiales que se empleen en las indicadas obras serán de la mejor calidad, debiendo ejecutarse los trabajos con intervencion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto.

4ª Si á juicio de los ingenieros

inspectores, la obra no se ejecutase con estricta sujecion de las cláusulas precedentes, las cuestiones técnicas que por este motivo se promuevan entre el Gobierno y el empresario, se decidirán arbitralmente por dos ingenieros nombrados por ambas partes, y en caso de discordia, por el tercero dirimente que nombren dichos árbitros.

La empresa se someterá estrictamente á la resolucion de los árbitros ó á la del tercero dirimente, y si no lo hiciese, el Gobierno podrá declarar por sí solo y sin prévio juicio, la recision del contrato: en este caso, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que esté bien ejecutada, y de ninguna manera será responsable de la imperfecta ó defectuosa, ni de los materiales preparados ó gastos hechos que no se hubiesen invertido en las obras ya realizadas, con entera sujecion á la contrata.

5ª Si fuese necesario hacer algunas alteraciones en el trazo, puentes, viaductos, estaciones, cambio de via, etc., el Gobierno, oyendo al ingeniero inspector del camino, resolverá lo conveniente.

6ª Los trabajos comenzarán dendro de treinta dias, contados desde aquel en que se firme la escritura, y concluirán definitivamente á los diez y seis meses de la misma fecha. Si los trabajos no comenzaren en el término prefijado, se impondrá al empresario una multa de 200,000 soles y se declarará recindido el contrato.

7ª Si los trabajos se suspendiesen durante cuatro meses contínuos, el Gobierno podrá declarar recindido el contrato y no estará obligado á pagar sino la parte de la obra que se hubiese ejecutado bien, conforme al avalúo que de ella se hará por peritos, y el contratista tendrá la obligacion de abonar al Gobierno el mayor costo que le ocasionare la conclusion de la obra, así como los demas daños y perjuicios que le irrogase.

Se exceptúan de esta cláusula y de la anterior, los casos en que la demora ó la suspension provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor, como terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, con tal de que sean oportuna y legalmente comprobados, ó bien de demora en los pagos por parte del Gobierno.

8ª El empresario garantiza y asegura la obra por el término de dos años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico público, y serán de su cuenta durante ese tiempo las refacciones que tengan que hacerse por deterioros ó daños provenientes de la mala calidad de los materiales ó de los defectos de ejecucion; pero no los motivados por el debido uso de la línea ó de casos fortuitos ó fuerza mayor. El tiempo que se empleen en estas reparaciones, no correrá para la garantía.

9ª Si al Gobierno le conviniese recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la línea, el contratista quedará obligado á entregarlas á medida que las vaya concluyendo: en tal caso, la garantía de que se trata en la cláusula anterior se contará para cada seccion desde la fecha de su entrega.

10. En caso de entrega por partes de la línea, la empresa podrá usar gratuitamente de la seccion entregada y del muelle para la conduccion de materiales, víveres y empleados.

11. Para que el Gobierno reciba la línea ó una ó mas secciones de ella, presentará el contratista certificados del ingeniero inspector, por los cuales conste haberse realizado cada una de las condiciones de la contrata y estar expedita la via ó la seccion para el tráfico público. Con este documento se procederá á la entrega extendiéndose de ella una acta que firmarán la persona ó personas que el Gobierno comisione para ese acto, el ingeniero inspector y el contratista ó sus representantes.

12. El contratista podrá introdu-

cir peones del extranjero, y las contratas que con ellos celebre serán válidas, siempre que estén legalizadas por los agentes consulares de la República, en cuanto no se opongan á las leyes del país. El Gobierno interpondrá su autoridad para que sean respetadas y cumplidas dichas contratas, por cuya legalizacion no pondrán cobrar los agentes consulares mas de un sol por cada individuo.

13. Durante los trabajos, el Gobierno garantiza á los empleados, operarios y trabajadores la completa exencion de todo servicio concejil ó militar, excepto el caso de guerra para los peruanos.

14. El Gobierno concede gratuitamente á la empresa el uso de los terrenos de propiedad fiscal que sean necesarios para la via, estaciones, oficinas y demas dependencias. Los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el mismo objeto, serán adquiridos por la empresa á su costa, ordenando el Gobierno la expropiacion de ellos, conforme á las leyes.

15. El Gobierno se obliga á allanar las dificultades que se presenten en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y de la via, pagando el empresario la indemnizacion correspondiente.

16. Se introducirán por el puerto de Salaverry, libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y de muellaje, durante el tiempo que deben durar los trabajos, los artículos necesarios para la construccion y explotacion de la línea y muelle, adoptándose por el Gobierno las medidas convenientes para asegurarse de su destino. El empresario podrá hacer con sus propios trabajadores el servicio del puerto en lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de útiles y materiales destinados á la via ó al muelle.

17. Todas las minas, fósiles y antigüedades que se descubran en la línea férrea y sus inmediaciones, serán de propiedad del Gobierno, á quien dará el empresario el aviso respectivo para que adopte las medidas conveniente.

18. Si no se entregase la obra al cumplimiento del plazo figado, el empresario abonará una multa de 30,000 soles por cada mes de atraso

19. El supremo Gobierno se obliga á pagar al empresario, por el ferrocarril y muelle de Salaverry, la suma de 3.400,000 soles en dinero efectivo, en la forma siguiente: 1º el importe de las facturas de materiales que el empresario compre en Europa, para los ferrocarriles y muelle, será satisfecho por los agentes financieros de la República en Lóndres, á la presentacion de dichas facturas debidamente legalizadas y acompañadas de la póliza de seguros y conocimientos de embarque; 2º el resto del precio será satisfecho en mesadas correspondientes al valor de los trabajos ejecutados, las cuales se abonarán en letras sobre Europa, con vista del certificado que expida el ingeniero inspector, en el que constará el valor de los trabajos, sin incluir el importe de los materiales.

20. Para asegurar el pago de las antedichas obras, el Gobierno dictará las órdenes convenientes, á fin de que los agentes financieros de la República separen del producto del último empréstito la suma de 3.400,000 soles y la conserven en depósito exclusivamente destinada á ese objeto, no pudiendo disponer de ella sino para el pago de las facturas y de los libramientos que por el Ministerio de Hacienda se giren, con el objeto de satisfacer las mesadas por trabajos hechos.

21. Del valor de los certificados por trabajos hechos, se descontará el 10 ℘, cuyo importe quedará en depósito en la Caja Fiscal, como garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

22. Antes de firmarse la escritura, depositará el empresario la suma de 200,000 soles en dinero, cuya cantidad le será devuelta cuan-

do presente el primer certificado de trabajos hechos, deduciéndose de ella la cantidad de 90,736 soles 25 centavos que se ha mandado abonar á la extinguida empresa de los ferrocarriles de Trujillo.

23. Luego que esté consignado dicho depósito de 200,000 soles, la Caja Fiscal pondrá á disposicion de la mencionada empresa de los ferrocarriles de Trujillo la expresada suma de 90,736 soles 25 centavos, cuyo recibo será entregado al contratista.

24. Segun lo dispuesto en decreto de 29 de Abril último, el empresario debe tener en el puerto de Salaverry, dos meses despues de comenzados los trabajos, los rieles suficientes para tres millas de camino.

25. La empresa no podrá trasferir á otra persona los derechos que este contrato le da, sin conocimiento del Gobierno.

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, con excepcion del impuesto de timbres y prévia aceptacion del proponente.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARÍA

Reparticion de terrenos.

Lima, Setiembre 3 de 1873.

Atendiendo á que, con el fin de impulsar el nuevo puerto de Salaverry, se dispuso, por resolucion suprema de 25 de Abril de 1870, que una comision compuesta del Capitan de Navío D. Ramon Azcárate y el ingeniero del departamento de la Libertad, distribuyese los terrenos de dicho puerto en lotes que debian darse gratis á los antiguos vecinos de Huanchaco, en igual extension á los que poseian en ese lugar, formando al efecto el plano con la respectiva demarcacion de las calles, y á razon de diez centavos á todos los demas que lo solicitasen; que si bien la comision cumplió su cometido con respecto á la formacion del plano que hoy se encuentra en la prefectura de Trujillo, no pudo dar cumplimiento á los otros puntos consignados en la suprema resolucion citada, por circunstancias insuperables que despues se presentaron; que al designar el precio de diez centavos por metro cuadrado fué solamente por el término de seis meses, pasados los cuales debian darse á razon de cincuenta centavos; y á que es conveniente que, por parte del Gobierno, se proporcione á los pobladores de ese puerto la proteccion y facilidades que sean necesarias para la adquisicion de terrenos que en el mencionado lugar existen;

Se resuelve:

1º Una comision compuesta del Teniente Coronel del ejército don Ricardo O'Donovan, D. Fernando Cuadra, que servirá de secretario, y del ingeniero del mismo departamento, se encargará de la reparticion de los lotes á las personas que lo soliciten, siendo gratis á los poseedores del puerto de Huanchaco en la forma indicada en la suprema resolucion de 25 de Abril de 1870 citada.

2º A las demas personas que soliciten lotes se les adjudicará á razon de cincuenta centavos cada metro, expidiéndoseles títulos provisionales.

3º La comision llevará un libro, en el que hará las anotaciones correspondientes, expresando el nombre de cada persona agraciada, el número del lote adjudicado, la manzana á que pertenezca y el número de metros que mide tanto de frente como de fondo, cuyos títulos se remitirán mensualmente á la Direccion de Rentas para que sean cambiados por otros definitivos, pasándose despues con cargo á la Caja Fiscal de Trujillo, de donde los sacarán los interesados, oblando préviamente el importe de sus propiedades.

4º Las dudas que se susciten con respecto á la verdadera demarcacion de los lotes que se encuentren en los planos, serán absueltas por la misma junta, interviniendo el ingeniero nombrado.

5º El producto que resulte de la venta de los lotes quedará aplicado exclusivamente á la construccion de la iglesia y establecimientos públicos del mismo puerto.

6º El haber mensual que disfrutará el Teniente Coronel O'Donovan será el de su clase militar, y el secretario nombrado, el de cincuenta soles cada mes durante el tiempo que esté funcionando la junta.

Trascríbase al Prefecto de la Libertad, á fin de que haga entregar los planos y demas antecedentes á la comision nombrada.

Regístrese y publíquese. — Rúbrica de S. E.—JARA.

Nuevo contrato con el señor Larrañaga.

Lima, Julio 27 de 1875.

Hallándose el Gobierno autorizado por la ley de 9 de Julio del presente año, para hacer los arreglos convenientes, á fin de terminar los ferrocarriles que actualmente se hallan en construccion por cuenta del Estado, y teniendo en consideracion:

1º Que el ferrocarril que partiendo de Salaverry debe unir á Trujillo con Chocope, Paijan y Ascope se halla comprendido entre los designados por la citada ley;

2º Que los fondos que hasta ahora se han proporcionado al contratista no han sido suficientes para llevar la línea férrea mas allá del rio Chicama, ni construir el muelle del puerto de Salaverry;

3º Que una vez cubierto el importe de los certificados pendientes por trabajos ejecutados y el de los materiales aun no pagados, quedarán agotados los fondos destinados para aquellas obras por decreto de 7 de Marzo de 1874;

4º Que por lo tanto es preciso arbitrar los medios para llevar á su término las obras mencionadas;

5º Que no estimando el Gobierno conveniente aceptar la propuesta elevada con tal objeto por el contratista D. Pedro Telmo Larrañaga, con acuerdo unánime del Consejo de Ministros;

Se resuelve:

Propóngase á D. Pedro Telmo Larrañaga un nuevo contrato bajo las bases siguientes:

1ª D. Pedro Telmo Larrañaga se obliga á continuar el ferrocarril de Trujillo, y á construir las secciones de Chocope á Ascope y de Chocope á Paijan, dotando el camino con todo el material y elementos precisos para atender á las necesidades del tráfico público, con sujecion al contrato de 5 de Junio de 1872.

2ª Habiendo manifestado la comision nombrada para examinar el lugar y clase de muelle que mas convendria para el puerto de Salaverry, que el contrato de D. Pedro T. Larrañaga no llenaria todas las condiciones que aquel puerto requiere, manifestando la opinion de que debe construirse uno del sistema Mitchell, tomando por base los planos y especificaciones que formó el ingeniero Erckman, aprobado por la junta central de ingenieros, Larrañaga se obliga á plantear en el mencionado puerto de Salaverry un muelle de fierro de ese sistema, sujetándose á las modificaciones que introduzcan los ingenieros del Estado, en vista de la nueva colocacion del muelle. Este tendrá el largo necesario para que el estremo que avance sobre el mar quede fuera de las rompientes de las olas, y el ancho será suficiente para contener dos vias de rieles que empalmen con el ferrocarril construido.

3ª Los trabajos del muelle y su colocacion empezarán á mas tardar un año despues de que los planos sean aprobados por el Gobierno y

quedarán terminados al año de principiados.

4ª Aceptado el presente contrato por D. Pedro T. Larrañaga, el Banco de Lóndres, Méjico y Sud-América, despues de cubiertas las compras contratadas, entregará al mencionado Larrañaga, el saldo que resulte de las £ 470,000 en bonos de 1872, que se depositaron en sus manos, cuyo saldo aproximativo es de £ 20,000. Con este pago queda eximido el Gobierno de la obligacion de abonar el certificado aprobado por la junta central de ingenieros, por la suma de 103,867 soles 7 cts., correspondiente á los trabajos de Marzo, Abril y Mayo; y asimismo queda eximido de abonar todos los materiales y trabajos que desde Mayo á la fecha estuviese adeudando: quedando Larrañaga obligado á presentar la cuenta del Banco liquidada, y á abonar al Gobierno la diferencia que á favor de este pudiera resultar de los certificados de trabajos y materiales sin pagar.

5ª Importando el monto del contrato primitivo con Larrañaga, la suma de 3.400,000 soles, de la cual hay que deducir 665,244 soles por las obras presupuestadas para el muelle entónces proyectado y el costo de la seccion Pedregal, y aumentar 500,000 soles en que se avalúa el muelle Mitchell que vá á colocarse, resultará que el costo total de las obras contratadas con Larrañaga, ascenderá á 3.234,756 soles, y habiendo recibido este soles 595,193 19, mas el producto de las £ 470,000 en bonos de 1872, destinadas á esos trabajos, que aproximadamente ascienden á 1.485,610 soles, que junto á los soles 73,806 45 del fondo de garantía retenido por el Gobierno, completan la suma de 2.154,610 soles, queda un saldo para el completo de las obras que monta soles 1.080,146 36, Larrañaga se compromete á recibir en pago de ese saldo 1.300,000 soles, valor nominal de obligaciones que el Gobierno otorgará á la órden de D. Pedro T. Larrañaga y que ganarán el 9 ℘ de interés anual y 1 ℘ de amortizacion.

6ª El servicio de las obligaciones á que se refiere la cláusula anterior, se hará trimestralmente y principiará en el trimestre que vence el 31 de Diciembre del presente año, quedando especialmente estipulado que el Gobierno no afecta al pago de ese servicio mas renta ni contribucion alguna que los productos de los mencionados ferrocarriles y el derecho de muellaje que impondrá, quedando desde ahora establecido, que este no será mayor de lo que actualmente se cobra en los demas puertos de la República.

7ª Esas obligaciones se emitirán inmediatamente despues que don Pedro T. Larrañaga haya aceptado este decreto y se depositarán en el Banco que el mismo Larrañaga designe, pero no dispondrá libremente de ellas sino en la forma siguiente:—S. 300,000, cuando quede abierto al tráfico público el camino hasta Chocope, con estaciones y puentes respectivos;—soles 300,000, terminada la seccion de Ascope, con su respectiva estacion; —S. 100,000, terminada la de Paijan, con su estacion; —S. 250,000, cuando acredite haberse embarcada todo el material de fierro para el muelle;—S. 150,000, cuando se haya colocado la mitad del muelle; —S. 100,000, cuando se haya terminado el muelle; — S. 100,000, cuando todos los materiales estén en la línea y los trabajos concluidos.

8ª Pedro T. Larrañaga correrá con la explotacion de los ferrocarriles de Trujillo y del muelle del puerto de Salaverry, por el término de veinte años, á contar desde la fecha del presente decreto, debiendo entregar anualmente al Gobierno las dos terceras partes de los productos que del camino y muelle resulten, despues de cubiertos los gastos de explotacion, conservacion y renovacion, y el servi-

cio de las obligaciones que se emitirán con arreglo al artículo 6º

9ª El Gobierno autoriza á don Pedro T. Larrañaga, para construir los ramales y entroncamientos que crea convenientes, debiendo considerarse estas obras con todas las preeminencias y derechos otorgados á las obras del Estado.

10. Durante los veinte años á que se refiere el artículo 8º, el Gobierno no permitirá que se establezca ningun otro camino de fierro, ni ningun otro nuevo medio de trasporte que los actualmente usados entre los puntos que recorren los ferrocarriles de Trujillo, ni de ninguno de esos puntos, ni de propiedad alguna del valle de Chicama á la costa; ni tampoco permitirá que en el puerto de Salaverry se construya otro muelle.

11. El Gobierno concede á Larrañaga gratuitamente, el uso de los terrenos de propiedad nacional y facilitará la adquisicion de los municipales que sean necesarios para la via, estaciones, oficinas, almacenes y demas dependencias de la parte del camino construido y de las secciones y ramales que en lo sucesivo construya.

Los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para el mismo objeto, serán adquiridos por la empresa, á su costa, ordenando el Gobierno la expropiacion de ellos conforme á las leyes.

12. Todo el material, carbon, aceite, hilaza y en general todos los útiles y artículos que se importen para la construccion, mejora y explotacion de la línea, sus estaciones y talleres, y de los ramales que Larrañaga construya, estarán exentos de todo derecho fiscal ó municipal establecido ó por establecerse.

13. Larrañaga podrá hacer con sus propios trabajadores, aun cuando no sean matriculados, el servicio del puerto en lo concerniente á la carga y descarga de todos los artículos destinados á la construccion, explotacion y trasporte de los mencionados ferrocarriles.

14. Las tarifas que se establezcan para los ferrocarriles de Trujillo se formarán sobre la misma base que la que el Gobierno ha aprobado para el ferrocarril de Chancay, con fecha 13 de Abril de 1874, con excepcion del fléte del azúcar de todas clases, que no podrá ser mayor de 30 centavos por quintal para todo el que se trasporte desde los puntos comprendidos en las estaciones de Chicama, Chocope, Ascope y Paijan hasta Salaverry. Serán trasportados gratis la balija del correo y sus conductores, la correspondencia pública y del Estado, la fuerza armada, el material de guerra y el de construccion, trabajadores y empleados de los ferrocarriles que Larrañaga construya en virtud del presente contrato.

15. El Gobierno nombrará un ingeniero que sea inspector é interventor del camino, y este cuidará: 1º de que los productos del ferrocarril no se inviertan sino del modo y forma que establece el artículo 8º, teniendo además, como representante que es de los intereses del Estado, los derechos que la ley acuerda á todo accionista; 2º de que se halle siempre completo y en buen estado el material rodante y de que la línea se halle en buenas condiciones para el servicio público. Larrañaga podrá hacer observaciones á las prescripciones del ingeniero, durante los primeros quince dias despues de recibidas, y si á pesar de ellas, el ingeniero insistiera en su primitiva resolucion, el Gobierno y Larrañaga nombrarán árbitros facultativos que diriman la cuestion que se suscitare, cuyo fallo será definitivo y obligatorio para ambas partes.

16. Terminado el plazo estipulado en la cláusula 8ª, el Gobierno tomará posesion de los ferrocarriles y muelle mencionados, pagando préviamente á la Larrañaga el valor de los ramales que fuera de

la contrata hubiese construido, y del material rodante y fijo que no estuviese comprendido en las especificaciones de la contrata primitiva, siempre que aquellas obras se verifiquen con la aprobacion del Gobierno.

El precio de esos ramales y materiales será el de la tasacion hecha antes de entregarlos al tráfico público y sobre el cual recaerá el castigo correspondiente al estado en que se hallasen el dia en que el Gobierno tome posesion de ellos: cuando el Gobierno tome dicha posesion de los ferrocarriles y muelle de Salaverry, pagará á la par la parte no amortizada de las obligaciones á que se refiere la cláusula 5ª, y si no lo verificase así, Larrañaga ó quien lo represente continuará teniendo á su cargo la explotacion del camino en los mismos términos establecidos en la cláusula 8ª

17. Los 23,582 soles 85 centavos que se hallan depositados en la caja de Dreyffus Hermanos y Cª, procedentes del 10 ℘ de garantía que se descontaron del importe de los certificados pagados por dicha casa, ingresarán á la Caja Fiscal de este departamento, y junto con los 50,224 soles que por igual concepto se hallan en ella depositados, se invertirán en títulos de la nueva deuda interna al tipo de 75℘. Estos títulos quedarán en la Caja Fiscal, en calidad de garantía, hasta que Larrañaga concluya definitivamente las obras á que se refiere el presente contrato.

18. Larrañaga podrá traspasar los derechos que el presente contrato le concede, con aprobacion del Gobierno.

Pase al Ministerio de Hacienda, para que por el escribano se notifique al contratista Larrañaga el presente decreto, y aceptado que sea lisa y llanamente por este, procédase á extender la escritura pública respectiva.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Adelanto de fondos.

Lima, Abril 24 de 1876.

Visto el presente recurso de don Pedro Telmo Larrañaga, contratista de los ferrocarriles de Trujillo, en que solicita por via de proteccion se le adelanten 200,000 soles en bonos emitidos especialmente para la conclusion del expresado ferrocarril, de los 400,000 que corresponden á las dos secciones de Chocope á Ascope y de Chocope á Paijan, segun lo estipulado en el supremo decreto de 17 de Julio del año próximo pasado, por cuanto se hallan ejecutados en mas de la mitad los trabajos de dichas secciones; y teniendo en consideracion: 1º que por la cláusula 7ª del decreto de 17 de Julio del año próximo pasado de 1875, modificatorio de la primitiva contrata de 5 de Junio de 1872, aceptado por el contratista y elevado á escritura pública, el Gobierno está obligado á entregar en bonos al referido contratista la suma de 300,000 soles á la terminacion de la seccion de Chocope á Ascope, con sus respectivas estaciones y puentes, y 100,000 cuando lo esté de Chocope á Paijan con su estacion; 2º que está en conocimiento del Gobierno lo adelantado que se halla el trabajo en las dos secciones referidas, confirmando ese hecho el parte del Prefecto de la Libertad, en que asevera hallarse terraplenado y con rieles mas de la mitad del trayecto de ambas secciones, y aglomerados y en estado de armarse, los materiales de las estaciones respectivas; 3º que es de la mayor importancia la terminacion de los ferrocarriles de Trujillo, por lo que debe removerse todo tropiezo que paralice la continuacion de los trabajos; accédese á la solicitud del contratista y se resuelve: que se entreguen á D. Pedro Telmo Larrañaga, en bonos especiales de los ferrocarriles de Trujillo, por via de proteccion y en calidad de adelanto, los 200,000 soles que solicita á cuenta de los

400,000 destinados para la conclusion de las secciones de Chocope á Ascope y Paijan, los que serán cargados en cuenta y deducidos de los referidos 400,000 soles consignados para la terminacion de dicha seccion, cuando sean entregadas al Gobierno. Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga lo conveniente para su cumplimiento.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E. — GARCIA Y GARCIA.

APENDICE.

Ferrocarril de Arequipa á Puno.

Se manda practicar los estudios.

Lima, Enero 19 *de* 1869.

Como por ley de 8 de Noviembre de 1864 se autorizó al Gobierno para que hiciese los estudios y trazo preliminar de las vias férreas que fuese conveniente implantar en la República, á fin de que, reconocida su utilidad y practicabilidad, procediese á la ejecucion de los trabajos; y por la ley de 15 del actual se le autoriza para que, conforme á las prescripciones de la citada ley, proceda á contratar la construccion de los ferrocarriles de Puno y Cuzco: persuadido como está el Gobierno de que la ejecucion de tales trabajos sería mas conveniente y de fácil realizacion, prolongando la línea férrea de Arequipa hasta los citados departamentos, cuya obra traerá el engrandecimiento y prosperidad de su industria, comercio y agricultura, que necesitan para su desarrollo, el medio de una pronta y fácil exportacion, se dispone: que se proceda á hacer los estudios de las referidas vias férreas; y en consecuencia, se acepta la propuesta que hace don Enrique Meiggs para ejecutar dichos estudios y trazo preliminar, en los mismos términos y condiciones que se le acordaron en la suprema resolucion de 21 de Setiembre próximo pasado, para los del ferrocarril de Jauja.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la correspondiente escritura, y ofíciese á los prefectos de los referidos departamentos, para que suministren á Meiggs todos los datos y facilidades para la ejecucion de los trabajos, en cuanto esté en la esfera de sus atribuciones.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

Informe del ingeniero en jefe D. Juan L. Thorndike.

Mollendo, Agosto 30 *de* 1869.

Señor D. Enrique Meiggs.

Muy señor mio.

Favorecido por U. con la honrosa comision de explorar el camino de Arequipa á Puno y de trazar

una línea para el ferrocarril que se piensa construir entre los dos mencionados puntos, dispuse y ejecuté, en compañía de los señores Guido de Vigneau y Echegaray, un reconocimiento preliminar, sirviéndome del barómetro, á principios del mes de Febrero del corriente año, con el objeto de poder determinar en seguida la ruta, cuyo estudio debia emprenderse con preferencia á las demas.

Entre los dos términos de la línea, Arequipa y Puno, que se encuentran separados por la cadena mas elevada de la cordillera de los Andes, existen tres rutas distintas, que llamaremos del Centro, del Sur y del Norte.

La del Centro, que, á primera vista parece ser la mas natural, corre por el valle del rio Chili y en afluente el Sumbay, atraviesa el portezuelo Alto de la Cumbre y llega hasta las Lagunillas, cerca de la posta de Cachipascana. Pero, pocas observaciones barométricas bastan, sin embargo, para condenar esa via desde su orígen y dejar demostrada su impracticabilidad. La situacion relativa de la ciudad de Arequipa, ó mejor dicho, de la estacion terminal del ferrocarril de la costa, comparada con la del boqueron por el cual se abre paso el rio Chili entre los jigantescos cerros del Charchani y del volcan Misti, son argumentos suficientes para abandonar la idea de un trayecto en aquella direccion y en circunstancias ordinarias. El terreno se eleva en una distancia de doce millas, 6,646 piés, es decir, de 7,554 á 14,200 piés sobre el nivel del mar, lo que equivale á una subida de 564 piés por milla ó á un 10.6 ‰ aproximadamente, sin permitir una prolongacion artificial del camino, que bordeando las faldas del Charchani, tendria que pasar por quebradas anchas de 300 á 500 piés de profundidad y á través de terrenos de la peor clase bajo todos aspectos.

Un inconveniente semejante ofrece la via del Sur, la cual, para llegar á Pampas de Ubinas, tiene que ir dando rodeos por los cerros que forman la cadena de Pichu-Pichu, y siguiendo despues el curso del rio Tambo, ó de uno de sus tributarios, se remonta hasta el pié de los cerros de Pasto Alto, en donde están encerradas las dos Lagunillas. El obstáculo mas grave que presenta esta línea, es la considerable elevacion que sería necesario vencer dentro de la corta distancia que media entre Arequipa y los Portezuelos que dividen el valle de Tambo y el rio Chili, y cuya mayor altura se pierde en la cima de Pichu-Pichu y del volcan Ubinas.

Cualquier trayecto que se adoptase por esa via, presentaria gradientes naturales de un 8 á un 12 ‰; pero aun suponiendo que se venciesen los obstáculos que opone la formacion del terreno en esa parte, siempre quedaria por realizar una tarea, cuyas dificultades se aumentan considerablemente por la naturaleza accidentada del terreno; tal es la subida del valle de Tambo á los empinados picos de Pasto Alto.

La tercera ruta, ó la del Norte, que pasa por Yura y Uyupampa, es, bajo todos conceptos, á mi juicio, la mas ventajosa. Ella permite remontarse hasta las elevadas pampas que se extienden al N. O. del Misti y del Charchani, bajo condiciones comparativamente fáciles, considerado el carácter montañoso y quebrado del terreno en general. Y aunque el costo de la obra sería algo subido, en su ejecucion se podrán adoptar curvas de radios moderados y gradientes suaves, que influyen favorablemente en los gastos de explotacion del camino.

Las tres líneas mencionadas salvan en su trayecto todas las cumbres del Alto de Toledo, que se halla á 15,000 piés sobre el nivel del mar, por las que actualmente se extiende el camino postal establecido entre Arequipa y Puno, y cruzan además por portezuelos de menos elevacion, como son el Alto del

Fraile y el Crucero. La primera y tercera se juntan en las Pampas de Cañagua, evitando así no solamente la fuerte subida del Alto de Toledo, sino además las grandes alturas de Pasto Alto, y no excediendo por tanto su punto mas culminante de 14,665 piés de elevacion; mientras que la via del Sur, que atraviesa las Pampas de Ubinas (aunque sea rodeando el Alto de Toledo) tiene que cruzar forzosamente por los cerros de Pasto Alto en sus parajes mas elevados, circunstancia que tambien arguye en favor del trazo adoptado.

La tercera ruta es, pues, la que se ha explorado y estudiado conforme á las reglas establecidas por la ciencia para trabajos de tal naturaleza, y sus planos, perfiles y presupuesto respectivos, son los que tengo la honra de trasmitir á U. para su exámen y consideracion.

La línea roja señala en el plano adjunto el trazo del ferrocarril en proyecto, é indica que desde Arequipa hasta el punto en donde la línea atraviesa el rio Sumbay, su rumbo general es de S. á N.; — de allí se inclina repentinamente hácia el E. N. E., cuya direccion sigue hasta llegar al pueblo de Juliaca, cambiando aquí de nuevo, casi en ángulo recto, su rumbo de N. á S. hasta entrar en la estacion de Puno.

La parte mas árdua del trabajo se ha concentrado en dos puntos: 1º la subida desde la estacion de Arequipa al Alto de la Cumbre; y 2º la bajada desde el Portezuelo del Crucero hasta enfrente de la Posta de Maravillas. Lo restante del trayecto es de mas fácil ejecucion, y comprende las pampas del Confital, de Roca y del Corazon en la parte mas elevada del camino, y las pampas inmediatas á Puno, situadas al N. y N. O. del lago Titicaca.

Para la ejecucion mas rápida del trabajo se dividió el trayecto en dos secciones. La comision de ingenieros dirigida por el señor Guido de Vigneau tomó á su cargo los estudios preliminares de la primera seccion, partiendo de Arequipa y explorando 144.6 millas en la parte, bajo todas consideraciones, mas difícil y penosa del camino, y llegó hasta el Portezuelo de las Lagunillas, lugar en que se reunió con la otra comision dirigida por el señor Heuisler, que exploró y trazó la via entre Puno y el punto de union entre las postas de Cachipascana y la Compuerta.

Como dichas comisiones partieron de puntos diversos, segun lo demuestran los adjuntos perfiles en escala mayor, me ocuparé por separado de cada una de ellas, acompañando al mismo tiempo los informes de los ingenieros respectivos.

Considerando que en el ferrocarril de Arequipa á Puno, como prolongacion de la línea de Mejia, construida ya en su mayor parte, se deben observar, en lo general, los mismos principios y reglas adoptadas para la construccion del ferrocarril de la costa, nos han servido de base, tanto en los cálculos hechos sobre el terreno como en la eleccion del trazo definitivo, curvas de radio mínimo de 352 piés y gradientes cuyo máximum no exceda de 3 y una fraccion por ciento. De este modo, las mismas locomotoras del peso de 38 toneladas, que se han empleado con ventaja en la línea de Mejia, podran continuar su marcha desde Arequipa hasta las cumbres mas elevadas de la cordillera, y conducir á Puno con facilidad un peso de 50 toneladas.

PRIMERA SECCION.

(De Arequipa al Portezuelo de Lagunillas.)

INFORME DEL INGENIERO SEÑOR ALEJANDRO GUIDO DE VIGNEAU.

La línea del ferrocarril de Arequipa á Puno encuentra un obstáculo de gran consideracion, á la salida de la estacion, para atravesar el anchísimo cauce del rio Chili. Con muy poca diferencia, la dis-

tancia que separa sus dos escarpados barrancos es de 1,950 piés, y entre ellos corre encerrado el rio, cuyo lecho, en las épocas de fuertes avenidas, adquiere una extension de 250 á 300 piés de ancho. La configuracion particular del terreno y la corta distancia que media entre dichos barrancos, situados á 76 piés sobre el nivel del agua, no permite aumentar ni disminuir la gradiente, y por tanto, para salvar el paso, se hace indispensable la ereccion de un viaducto. El indicado viaducto tendrá 1,950 piés de largo y desde 20 hasta 76 piés de elevacion, y me propongo construir dicha obra, sirviéndome al efecto de una combinacion de tubos de fierro (*Angle and T. Iron*), de estructura sencilla, sólida y elegante al mismo tiempo, la que descansará sobre machones de mampostería y cimientos del mismo material, preparados con cimiento romano, y cuya profundidad no bajará de 10 á 15 piés.

Vencido este obstáculo, se dirije luego la línea hácia una ancha quebrada de suave ascenso, cuyo declive natural no excede 3 ℘, y entra al cabo de 4 millas en un terreno de superficie plana, pero cortado por una infinidad de hondas y estrechas quebradas, como lo indican el perfil y el plano. En la milla número 11, toma el camino por los cerros de Bellavista y sigue por las faldas occidentales del Charchani hasta llegar á la hacienda de Uyupampa. Por el fuerte declive de las faldas, por la calidad del terreno que se compone de una mezcla de barro con piedras sueltas de gran tamaño ó de peñascos y fare[illegible], por la falta de agua desde Arequipa hasta el valle de Torata, y por los puentes que exigen las quebradas en la estacion de las lluvias, la construccion de esta parte del camino será bastante difícil y costosa. Cuanto mas se aleja el trabajo de los dos términos de la línea, mas costosa será su ejecucion por la falta de recursos, la mala condicion de los caminos, la configuracion del terreno y el rigor del clima.

Ha sido preciso considerar detenidamente las grandes dificultades que presenta el accèso á los sitios donde deben establecerse las faenas, y con ese objeto figura en el presupuesto una partida de 30,000 pesos, que apenas bastará á cubrir los gastos que ocasionarán las circunstancias excepcionales de dicha localidad.

Uyupampa, á 25 millas distante de Arequipa, está llamada á ser la primera estacion natural, por la abundancia de agua y por la confluencia de varios caminos que se entroncan en dicho punto y van á parar á otros del interior del departamento. El perfil indica una fuerte gradiente de 3 ℘ en las primeras once millas, y en las restantes una gradiente mas suave. Aunque la capacidad del téndér ó cisterna de las locomotoras, que se usan en el dia, es suficiente para dar abasto á los cilindros en todo el trayecto comprendido entre Arequipa y Uyupampa, será sin embargo prudente establecer un estanque auxiliar, para casos imprevistos, en el sitio denominado Piedra Pichu.

En Uyupampa, el camino se desvia de la falda de los cerros para entrar en la estacion; pero á la salida, es preciso volver á tomarla de nuevo, para comenzar la tarea mas penosa de todo el camino, es decir, la subida de Uyupampa al Alto del Abra.

La distancia en línea recta entre los dos puntos designados es tan corta y tan fuerte el declive natural, que ha sido necesario alargar la distancia artificialmente, por medio de rodeos, con el objeto de conservar la gradiente dentro del límite prefijado. Para elevar la via 4,278 piés de Uyupampa al Alto, sin traspasar la gradiente máxima, se requerian 27 millas de distancia, y como en la línea del camino público y de las pequeñas pampas que se señalan en el plano, no pa-

saba de 17 el número de las millas con gradientes variables desde 6 hasta 14 ℘, ha habido necesidad de trazar la via del ferrocarril por las quebradas laterales, alargando artificialmente la distancia, segun lo indica el plano.

La configuracion de los cerros á uno y otro lado de la Quebrada del Alto, es muy poco favorable á la construccion de la via. Hondas y angostas quebradas hienden las faldas de los cerros en todas direcciones, y con ellas se alternan formidables picos ó cuchillas, que exigen corte y terraplenes de enormes contenidos cúbicos. El lado opuesto de la Quebrada del Alto, esto es, el que forman las faldas inmediatas á la cadena del Charchani, es todavia menos adecuado para el trayecto que el lado del oeste. La distancia en línea recta de Uyupampa al Alto del Abra, siguiendo dichas faldas, es demasiado corta, la prolongacion artificial de la línea mas difícil, los desvios menos naturales, el material mas duro, y el camino, aun limitando la gradiente al 3 ℘ y una fraccion, siempre quedaria al fin situado, al llegar frente á la hacienda, á 350 ó 400 piés sobre el nivel de la pampa, lo que vendria á hacer casi imposible la bajada hácia el estero.

Desde la Pampa de Aguas Calientes hasta el estero de Cañaguas, cuyo cauce atraviesa la línea en la milla número 58½, no se encuentra agua, y como la distancia es excesivamente larga para que alcance la provision de agua que lleva el téndér, será conveniente establecer una estacion de agua permanente en el punto intermedio mas adecuado, es decir, en la Pampa de Cimarrones. Soy de opinion que el medio mas ventajoso sería conducir el agua por cañería, desde el estero de Cañaguas, dándole el declive conveniente y calculando la provision de agua en diez ó doce galones diarios. Para proveer además á casos fortuitos, se construirá un estanque auxiliar en las lomas del Quisco (milla número 33½), cuyo depósito se usará únicamente en casos de accidentes por desarreglos de la máquina.

Uno de los puntos de mas importancia son las alcantarillas y albañales, pues la escasez de piedras adecuadas para obras sólidas de mampostería y lo sumamente dificultoso del trasporte, hará en extremo costosa la construccion de los puentes y albañales en la seccion referida. Por tanto, me parece que produciria una gran economía el uso de tubos de fierro de un pié de diámetro, colocados convenientemente en varias de las quebradas profundas y de difícil acceso, en donde la poca cantidad de agua arrastrada por la quebrada justifique semejante modificacion.

A los 13,402 piés de elevacion, en el Alto del Abra, se presenta otro punto, distante 20 millas en línea recta, y hácia el cual debe forzosamente converger la via en su continuacion. Para llegar á él se ofrecen tres rumbos distintos. El primero desciende al rio Sumbay hasta el sitio en que el estero de Cañaguas se une al rio, bordeando casi continuamente el camino público. Pero como la elevacion del rio en dicho punto no pasa de 12,850 piés aproximadamente, resulta que se perderian 554 piés, que mas adelante tendrian que recuperarse para ascender á 14,400 piés de altura. Además, el lugar de la confluencia de ambos esteros dista 7 millas solamente del Portezuelo de la Cumbre, y por consiguiente hubiera sido preciso buscar rodeos artificiales en un terreno harto quebrado y difícil.

La eleccion del segundo rumbo, esto es, al pié de las faldas del Charchani y por el lado sur de las pampas de Cañagua, habria permitido mantener al principio la via casi en la misma elevacion de 13,400 piés; pero á la distancia de 12 millas próximamente llegaria el camino á la barranca del rio Sumbay, cuyo paso se podria efectuar

únicamente bajo circunstancias muy difíciles y por medio de un viaducto de 300 piés de alto y de una milla de largo. A causa de estos inconvenientes se ha adoptado la tercera ruta, arrimando la via hácia la falda de los cerros opuestos al Charchani, cruzando el rio Sumbay 50 piés mas abajo del Alto del Abre, á 13,350 piés de elevacion y subiendo desde allí con una gradiente máxima de 2 ℘ al Portezuelo de la Cumbre. El puente que hay que construir sobre este rio es una de las obras mas interesantes de la línea: su largo será de 360 piés, su mayor elevacion sobre el nivel del agua 170 y su estructura será de fierro sobre machones y estribos cimentados en roca viva.

En casi todas las quebradas de esta parte del camino abunda el agua en mayor ó menor cantidad, motivo por el cual se necesita un gran número de puentes pequeños de 10 á 20 piés de ancho y alcantarillas de varios tamaños, bajo terraplenes de grande elevacion. Hay igualmente mucha abundancia de piedra; el camino atraviesa una distancia de 8 millas próximamente por entre farellones y peñascos; pero el material es poco á propósito para construcciones, pues la piedra es ó muy dura, ó cortada por una infinidad de venas, y muchas veces se hace casi inaccesible el lugar designado para el puente. Por esta razon, he creido que se podian emplear con economía y ventaja puentes de piedra seca cubiertos de planchas de fierro. Para esa clase de construcciones hay material mas que suficiente, y fabricando las planchas del peso de 3 á 4 quintales, á fin de que una mula las pueda conducir con facilidad, se obtendria un sistema de alcantarillas de poco costo y sin menoscabo de su solidez y seguridad. Para que pasasen de cuatro piés, se adoptarian albañales de arcos, construyendo los muros y los cimientos de albañilería tosca y los arcos de cal y ladrillo.

La primera estacion despues de pasado el Alto del Abra, se debe construir junto al pueblo de Cañagua, donde se colocará un estanque para recojer toda el agua que baja por la quebrada ó el estero, lo que suministrará una cantidad de agua suficiente para cinco ó seis trenes diarios. Un arreglo semejante se hará en la estacion del Portezuelo del Alto de la Cumbre, para depositar el agua que brota de algunos manantiales circunvecinos; y para proveer á casos fortuitos, se establecerá una bomba cerca del rio Sumbay, para dar agua á las máquinas, en el caso de que durante un año de extremada sequía haya escasez de agua en las dos estaciones inmediatas.

El término medio del cubo por milla en cortes y terraplenes, en esta parte del camino, será mucho menor que en la anterior, no habiendo sino 8 millas de roca dura ó de peñolería desparramada sobre el terreno y siendo las 27 restantes de material de regular dureza. El agua es abundante, pero el acceso á la línea es en muchos lugares bastante difícil y de consiguiente costoso; y como además las alturas varian de 13,000 á 14,500 piés, se hace sentir la poca densidad del aire, lo que influirá poderosamente sobre los trabajadores. Esta particularidad del clima en las altas regiones de la cordillera, unida á las fuertes nevadas y al frio intenso que en ellas reina durante el invierno, produce en esos meses una alza considerable en los jornales, que, á mi juicio, puede estimarse aproximadamente en un 50 ℘.

Del Portezuelo del Alto de la Cumbre al del Crucero, recorre la via una distancia de 34¾ millas, la cual, exceptuando la seccion comprendida entre el estero de Huallata y el paso de la quebrada del mismo nombre, ofrece pocas dificultades. Debido al carácter favorable de las pampas de Roca, Confital y Corazon, la altura de los

cortes y terraplenes es mucho menor, y asimismo el término medio del contenido cúbico de yardas por milla. Los trabajos de mas importancia son los diversos puentes sobre el rio Seco, el del Huallata, el de las Vegas, los de tres esteros sin nombre, los de los rios Colca, Sumbay y del Fraile, que, con excepcion de dos, serán puentes de bastante elevacion, de 20 á 60 piés. Sus claros varian entre 20 y 300 piés, y el largo total de los gitdirs ó tirantes necesarios para el tránsito de ellos, está incluido, en piés corrientes, en la cifra que expresa el presupuesto.

Otro inconveniente que no ha sido posible determinar en el plano ni en el perfil, es la naturaleza especial del terreno. Pantanoso entre el rio Colca y el del Fraile, toda la planicie que se extiende desde la Pampa de Roca hasta la orilla del rio Colca se compone, por el contrario, de una inmensa masa compacta de roca dura, cubierta de una capa de granito y de cuarzo descompuesto, cuyo espesor varía de tres á diez pulgadas. Los cortes y terraplenes serán de consiguiente bastante costosos, sobre todo en las quebradas de roca viva que encierran los referidos esteros y rios, y en donde el material de préstamo se tiene que traer de grandes distancias.

Del rio Colca al Portezuelo del Crucero hay poco trabajo que hacer: el terreno es blando y á veces pantanoso; y como las gradientes y curvas son excesivamente suaves, bastan una estacion de agua en el rio Colca y otra en el Portezuelo del Crucero. Desde allí hasta el pié de la primera seccion, la configuracion de los cerros es poco favorable para la construccion de una línea férrea; el trabajo de nivelacion, cortes y terraplenes, es considerable como lo indican las profundas quebradas y cortes de centenares de miles de yardas cúbicas marcados en el perfil; pero las gradientes no pasan de un 2 ℘, y ni á ese máximum llegan sino en el espacio de 1¾ milla. Este feliz resultado se ha conseguido llevando la línea por el Portezuelo del Salitral, cuya elevacion es de 14,280 piés, y ascendiendo lo mas pronto posible hasta las márgenes de las Lagunillas, en lugar de buscar un pasaje á través de los encumbrados cerros de Pasto Alto, cuyos portezuelos se elevan 500 á 600 piés sobre el del Salitral. El trazo de la línea actual, segun está indicado en el plano, aventaja al otro en menor altura y distancia, y termina en el Portezuelo de las Lagunillas, en donde se entronca con la línea explorada y trazada por la comision que dirije el señor Heuisler, 144.6 millas distante de Arequipa.

SEGUNDA SECCION.

(Del Portezuelo de Lagunillas á Puno.)

INFORME DEL INGENIORO SR. T. G. HEUISLER.

En conformidad con las instrucciones de U. me dirijí á Puno, el 18 de Marzo último, con el objeto de hacer el trazo preliminar de la seccion del ferrocarril en proyecto entre Arequipa y Puno, que se halla comprendida en el espacio que separa esta ciudad del Portezuelo de Lagunillas, en las cercanías de Cachipascana.

Despues de organizada la expedicion, comencé la exploracion del terreno, el 28 del mismo mes, eligiendo por punto de partida la esquina S. E. de la plaza mayor de la ciudad de Puno, y bajando por la calle del Muelle hasta encontrar la llamada del Cuzco, que seguí en direccion N. O. por una distancia de 2,366 piés, hasta llegar á la esquina nueva de la chacra perteneciente el Sr. D. J. M. Thackaa, cuya posicion me parace ser la mas conveniente para la estacion terminal de Puno, por estar allí el terreno á nivel y completamente seco, teniendo además una elevacion de 35 piés sobre el lago.

Despues sigue la línea una di-

reccion oriental por las faldas de los cerros, por en medio de terrenos cultivados hasta una distancia de ¾ de milla, en donde encuentra la costa del lago Titicaca, cuya orilla rodea á la altura de 5 piés sobre el nivel del agua, con gradientes y curvas suaves hasta llegar á la 3ª milla, donde la costa voltea bruscamente hácia el N. O.: esta circunstancia me obligó á emplear una curva de 14.30, que comprende en su evoluta un corte de roca de 30 piés de profundidad y 250 de largo. El trazo continúa entónces bordeando las sinuosidades de la costa á la misma altura sobre el agua, y tambien con gradientes y curvas fáciles hasta llegar á los pantanos de Paucarcolla á 8½ millas de Puno. Desde aqui el rumbo de la línea es de 27° N. O. próximamente, atraviesa los pantanos antedichos y pasa á media milla al E. del pueblo de Paucarcolla; despues corta las pampas hasta un punto situado como 600 piés al E. de la poblacion de Caracoto, contándose en este trayecto 14½ millas de tangente. No considero los pantanos, á que he hecho referencia, como un gran obstáculo para el paso del camino, pues 500 piés de pilotaje permitirán la travesía de varios manantiales y de la parte mas cenagosa de las vegas; pudiéndose salvar el resto de estas últimas por medio de un terraplen de 3 piés de altura, que debe construirse durante la estacion seca.

A la distancia de 13¾ millas de Puno, la línea cruza el rio Itata, el cual requiere la construccion de un puente de pilotes de 100 piés de luz y 7 sobre el nivel del agua.

De la esquina S O. del panteon de Caracoto parte una curva de 2° á la izquierda, que se extiende 300 piés, y despues arranca la línea en tangente por una extension de 5¾ millas á través de terrenos horizontales hasta llegar á 1,200 piés hácia el N. de la plaza de Juliaca; cruza el estero del mismo nombre por un puente, en proyecto, de 15 piés de luz por 9 de elevacion sobre la superficie del agua. Luego voltea el trazo en 3° 35′ de curvatura á la izquierda por un espacio de 1,700 piés siguiendo al N. de la laguna, y despues sube al valle de Maravillas con rumbo S. 88° 30′ por en medio de terrenos favorables en la extension de 4¼ millas, hasta tocar una garganta muy estrecha, la que cruza hácia la izquierda con un pequeño corte y 9° 30′ de curvatura, saliendo en otra tangente de 4 millas, que llega á un pequeño portezuelo, cuya distancia total de Puno es de 38 millas. Torciendo siempre á la izquierda por terrenos elevados y horizontales, la línea continúa hácia el S., próxima á la orilla de un gran pantano, por una distancia de 6 millas próximamente, lo cual permite entrar cómodamente al valle de Maravillas como una milla al S. del rio del mismo nombre. Desde allí corre otra tangente de casi 3 millas, por terrenos cultivados, hasta que encuentra un espolon de roca llamado Punta de Bustamante, el cual forma interseccion con el rio de Maravillas. Formando una curva de 8° 15′ á la izquierda por 800 piés de evoluta, é invirtiendo la curvatura por 600 piés mas, á una altura de 4 piés sobre la mayor creciente, la línea pasa á otra tangente y asciende en la parte S. del rio sobre terrenos cultivados hasta una milla de distancia: en este lugar dista el trazo 400 piés al N. de la quebrada que desemboca en Cavana y 4,800 al S. de la poblacion de Cavanillas. Continúa la línea 1¼ millas mas léjos, en donde existe otra punta rocallosa que se interna en el rio; la rodea hácia la izquierda mediante una curva de 9° 30′, comprendiendo en su desarrollo un corte de 10 piés de profundidad por 150 de largo: la gradiente pasa á 8 piés sobre el rio. Despues de pasada la punta habrá necesidad de una muralla ribereña de 225 piés de extension. Sigue el trazo á lo largo de la base de los cerros y próxima á

la márgen del rio, á 5 piés sobre la mayor creciente, hasta que encuentra la Punta del Remolino, que es un recodo brusco de roca que se adelanta contra el rio, y sobre el cual bate el Maravillas con gran fuerza en tiempo de grandes avenidas. Este lugar lo pasé con una curva de 14° 30′, extendida 800 piés. Cambiando el cauce del rio, lo que no será muy costoso, y haciendo unos 300 piés de malecon, se puede rodear con una seccion muy sencilla; de otro modo, adhiriéndonos á la misma curva, y salvando la muralla, habrá que encontrarse con un corte de roca de 40 piés en el centro y 600 de largo. En adelante, sigue la línea ascendiendo por el valle, con gradientes y curvas suaves, y pequeños cortes de faldeo, por una distancia de $\frac{3}{4}$ de milla: aquí se necesitará un puente de fierro de 30 piés para atravesar un manantial, afluente del Maravillas.

Continuando la subida del valle con gradientes y curvas sencillas, pasa la línea unos 600 piés al N. del pueblo de las Huertas á 25 piés sobre el cauce del rio Maravillas.

Fué necesario ascender á este nivel superior, porque el rio se arrima contra su márgen S. formando fuertes rampas de cascajo, las que seguí á una prudente distancia de sus bordes con un corte medio de 5 piés por 700. Despues bajé con una gradiente de 0.8 ‰ hasta un punto situado á 5 piés sobre el rio y próximo á la orilla, y de aquí á lo largo del camino real hasta la hacienda de Yayataya que dista $55\frac{1}{4}$ millas de Puno. Pasa la línea á 1,500 piés al S. del rio y frente á las casas de la hacienda, corre por terrenos de pasturaje en una extension de una milla, pero suficientemente elevada sobre el nivel del rio para quedar preservada de inundaciones. Sigue por terrenos de cascajo duro á 5 piés sobre la mayor creciente y continúa con gradientes y curvas fáciles hasta las 59 millas de Puno, en donde el rio pasa inmediato á la márgen S. formando pendientes pronunciadas de cascajo, y obligando á hacer una ascencion de $\frac{8}{10}$ para llegar al portezuelo llamado de Chusacame, que demanda un corte de 8×1,600; despues desciende con una gradiente sencilla de $\frac{1}{2}$ milla á un lugar situado en la orilla á 5 piés de agua. Voltea en seguida á la izquierda siguiendo un rumbo S. y asciende al valle del rio Tomas, que está situado á $60\frac{1}{4}$ millas del punto de partida, y es necesario atravesarlo con un puente de fierro de 50 piés. Avanza despues á lo largo del talud oriental de la lengua de tierra que separa el Maravillas del Tomas por un distancia de $\frac{1}{4}$ de milla hasta encontrar la planicie superior con un ascenso de $1\frac{1}{10}$. Milla y medida mas léjos, y estamos al frente del Tambo de Maravillas, $\frac{1}{2}$ milla al S. del rio. Avanza el trazo por terreno horizontal; pasa la acéquia del molino, y se aproxima gradualmente á la órilla S. del rio, por la que sube unas $3\frac{3}{4}$ millas con varias curvas y gradientes sencillas.

Aquí dista la línea $66\frac{3}{4}$ millas de Puno ó $4\frac{3}{4}$ del Tambo de Maravillas; el trazo se aparta del rio del mismo nombre y despues de cruzar una pequeña quebrada, continúa por la llanura hácia el S. del rio Ventilla por una distancia de $\frac{3}{4}$ de milla. Este rio hay que cruzarlo con un puente de vigas de hierro de 50 piés en claro. De aquí hasta Santa Lucía, el terreno es favorable; pampa en toda su extension y fácil trabajo. Como del último punto principian las fuertes gradientes, será menester colocar allí un estanque para agua.

Tambien he considerado en el presupuesto el costo de una buena estacion, pues existe en la vecindad un gran mineral de plata y cobre, y aunque ya hace varios años que se halla paralizado el trabajo en este distrito, tengo la conviccion de que con las facilidades que ha de prestar el ferrocarril, las operaciones de minas tomarán nue

vo incremento y contribuirán extensamente en pró de los intereses del camino. Desde Santa Lucía va ascendiendo la línea con gradientes pesadas, pasa las lomas del O. de la quebrada de la Compuerta por una distancia aproximada de 2 millas, y atraviesa dicha quebrada, siguiendo hácia arriba por el lado O. del estero ó riachuelo, y dejando el Tambo de San Ramon 60 piés al Oeste.

Continúa en seguida por el mismo lado del valle con una gradiente media de 1.50 ℘ y un mínimo de curvatura de 14° 30′ hasta la Compuerta de Lagunillas: continúa por la orilla N. del lago, horizontalmente, por 3,600 piés de distancia y aquí cruza el camino real, desde donde comienza la ascencion del cerro con gradientes de 3℘ y curvatura mínima de 14° 30′ por 1.84 millas, comprendiendo en su trayecto algun trabajo pesado: siguiendo con 0.3 ℘ de gradiente por un distancia de 3,300 piés, llegamos al Portezuelo de Lagunillas, en cuyo punto la línea terminó en la última estaca del señor Guido de Vigneau, componiendo una distancia total de $77\frac{6}{10}$ millas inglesas, y una elevacion de 1,398 piés sobre el nivel del Titicaca, ó 13,902 sobre el nivel del mar.

Los informes que antecenden ponen de manifiesto la practicabilidad de la via y el esmero con que han sido ejecutados el estudio y trazo de la línea.

En cuanto al costo de la obra, cuyo monto aparece en el presupuesto que acompaño, déjase ver que ha sido calculado con la mas escrupulosa exactitud, y teniendo, ante todo, en mira la solidez y estabilidad del camino.

Tales son los trabajos, cuya rápida y brillante ejecucion honra sobre manera á los señores ingenieros que los han llevado á cabo, y que espero merecerán la aprobacion de U., llenando al mismo tiempo los nobles y patrióticos deseos del Supremo Gobierno de la República.

Con sentimientos de la mas distinguida consideracion, quedo de U.—Atento y seguro servidor.—JUAN L. THORNDIKE.

Presupuesto.

La 1.ª seccion se extiende de Arequipa al Portezuelo de Lagunillas, ó sean kilómetros	233
La 2.ª seccion, del Portezuelo de Lagunillas á Puno	124
Desvios	13
Total	Kilóm. 370

I. FORMACION DEL CAMINO.	Soles.
953,000 met. cúb. cortes de aglomeracion, 1.ª seccion, á 5 soles 20 cts.	4.955,600
58,000 id. de id., 2.ª id., á id. id.	301,600
	5.257,200
526,000 id. en roca dura, 1.ª seccion, á 4 soles	2.107,600
54,000 id. en id., 2.ª id., á id	216,000
	2.323,600
483,700 id. en roca regular, 1.ª seccion, á 3 soles 25 cts	1.572,025
12,080 id. en id., 2.ª id., á id	39,260
	1.611,285
610,800 id. cascajo y greda dura, 1.ª seccion, á 2 soles	1.221,600
8,850 id. id. id., 2.ª id., á id	17,700
	1.239,300
40,000 id. material blando, 1.ª seccion, á 1 sol	40,000
44,600 id. id., 2.ª id., á id	44,600
	84,600
II. TERRAPLENES.	
4.545,700 met. cúb. terraplenes de cascajo y greda dura, 1.ª seccion, á 1 sol 30	5.909,410
115,700 id. id. id., 2.ª id., á id	150,410
	6.059,820
185,700 id. material blando, 1.ª seccion, á 1 sol 5	194,250
432,200 id. id. id, 2.ª id., á id	453,810
	648,060
III. DESVIOS DE RIOS Y ZANJAS.	
15,300 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 1 sol 30	19,890

	Soles.
11,100 met. cúb. en la 2.ª seccion, á 1 sol 30	14,430
	34,320

IV.

EXCAVACIONES DE CIMIENTOS EN VIADUCTOS, GENERALMENTE EN EL AGUA, PUENTES Y ALBAÑALES.

28,300 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 13 soles	367,900
4,300 id., 2.ª id., á id	55,900
	423,800

V.

COMPOSTURA Y CONSTRUCCION DE CAMINOS PÚBLICOS Y VECINALES PARA EL ACCESO Á LAS FAENAS.

18,000 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 1 sol 30	23,400
15,300 id. id., 2.ª id., á id	19,890
	43,290

VI.

TERRAPLENES Y ESTACIONES.

11,500 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 1 sol 5	12,075
3,000 id, id., 2.ª id., á id	3,150
	15,225

VII.

MAMPOSTERÍA.

1.° Mampostería con cimiento romano ó cal en sus viaductos y puentes.	
24,000 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 26 soles	624,000
1,050 id. id., 2.ª id., á id	27,300
	651,300
2.° Mampostería con cal en albañales.	
22,000 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 26 soles	572,000
510 id. id., 2.ª id., á id	13,260
	585,260
3.° Albañales secos.	
6,120 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 13 soles	79,560
1,920 id. id , 2.ª id., á id	24,960
	104,520
4.° Albañales de filtracion.	
13,380 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 8 soles	107,040
3,440 id. id., 2.ª id., á id	27,520
	134,560
5.° Murallas de proteccion para el resguardo de terraplenes en rios y pantanos.	
2,290 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 8 soles	18,320
1,530 met. cúb. en la 2.ª seccion, á 8 soles	12,240
	30,560
6.° Murallas de retencion para terraplenes en faldas escarpadas.	
19,880 met. cúb. en la 1.ª seccion, á 8 soles	159,040
460 id. id., 2.ª id., á id	3,680
	162,720

VIII.

CONSTRUCCIONES DE FIERRO.

1.° En viaductos y puentes de Girders.	
1,008 met. en la 1.ª seccion, á 820 soles	826,560
49 id. id., 2.ª id., á id	40,180
	866,740
2.° En puentes de pilotaje.	
00 met. en la 1.ª seccion	
488 id., 2.ª id., á 260 soles	126,880
	126,880
3.° Cañería para conduccion de agua.	
32,200 met. en la 1.ª seccion, á 2 soles 50 cts	80,500
8,000 id , 2.ª id., á id	20,000
	100,500
4.° Tubos de fierro de 0 m. 30 de diámetro para albañales.	
En la 1.ª seccion	20,000
En la 2.ª id	10,000
	30,000

IX.

VIA PERMANENTE.

23,400 tons. de rieles para 370 kilómetros, inclusos los devios en las estaciones á 60 soles	1.404,000
920 Pernos ó clavos á 125 soles	115,000
1,500 Planchas de juntura á id	187,500
500 Tornillos para id. á id	62,500
580,000 Durmientes á 1 sol 50	870,000
370,000 met. de enrieladura á 1 sol	370,000
721,980 met. cúb. de lastre de la via, estaciones, paraderos y desvios á 1 sol 30	938,574
60 Puntas de acero de Bessemer para cambios á 300 soles	18,000
	3.965,574

X.

ESTACIONES Y PARADEROS.

1 Extension de la estacion de Arequipa, inclusive maestranza, edificios, bodega, tornamesa, estanque, etc. etc	150,000
2 Estanque auxiliar en Piedra Picchu	8,000
Paradero cerca de los baños de Yura	25,000
Estacion de Uyupampa	25,000

	Soles.
Estanque auxiliar en Lomas del Quisco	8,000
Estanque en Pampa de Cimarrones.	8,000
Estacion de Cañagua	25,000
Estanque del rio Sumbay	8,000
Estacion de Colca	25,000
Estanque del Crucero	8,000
Estanque de Lagunillas	8,000
Estacion de Maravillas	25,000
Paradero de Tayataya ó las Huertas	8,000
Paradero de Cavanillas	8,000
Estacion de Juliaca	25,000
Paradero de Caracoto	8,000
Paradero de Hatuncolla	8,000
Estacion de Puno, con edificios, bodega, tornamesa, galpon de máquinas, estanques, oficinas y una maestranza auxiliar	250,000
10 Balanzas de plataforma	30,000
	660,000

XI.

Encierro de la via en terrenos cultivados y de las estaciones	100,000

XII.

EQUIPO DEL CAMINO.

16 Locomotoras á 30,000 soles c u	480,000
8 Coches de 1.ª clase para pasajeros á 7,000 soles	56,000
2 Id. mixtos á 6,000 soles	12,000
12 Id. de 2.ª clase á 5,000 soles	60,000
100 Carros para carga, cerrados á 3,500 soles	350,000
100 Id. de plataforma á 2,000 soles	200,000
5 Id. cerrados para equipajes á 2,500 soles	17,500
0 Id. de mano á 500 soles	5,000
Id. cisternas ó de estanque á 5,000 soles	20,000
8 Id. para ganado y caballos á 2,500 soles	20,000
25 Id. para construcciones y reparaciones á 250 soles	6,250
Piezas de repuesto para locomotoras y carros	100,000
	1.326,750

N. B. El material rodante será de la misma clase y construccion que el adoptado para el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

XIII.

Un telégrafo eléctrico de primera clase á lo largo de la via, con todos los enseres y aparatos necesarios.	68,000

XIV.

85,000 tons. de material y trasporte de la costa á 10 soles	850,000

XV.

Gastos de expropiacion, aproximativamente	800,000
Gastos de administracion, ingenieros, médicos, etc. etc.	1.376,136
	1.676,136

XVI.

Gastos imprevistos 10 %	2.610,000
Suma total	31.790,000

Son treinta y un millones y setecientos noventa mil soles.

Arequipa, Agosto 30 de 1869.—THORNDIKE.

Primera propuesta para la construccion.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, ante V. E. respetuosamente expongo: Que en conformidad á lo dispuesto en el decreto de 25 de Setiembre último, tengo el honor de someter á la ilustrada consideracion del Supremo Gobierno mi propuesta para la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Enrique Meiggs, por sí, sus sucesores, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el mencionado ferrocarril de Arequipa á Puno, con estricta sujecion á los planos y especificaciones determinados en el citado decreto y al trazo final.

2ª Todos los trabajos y obras del ferrocarril se harán bajo la inmediata inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros nombrados con ese objeto por el Supremo Gobierno.

3ª El ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion del ferrocarril estarán ámpliamente facultados y autorizados para ordenar todas las alteraciones ó innovaciones que juzguen convenientes respecto á la construccion y trayecto de la via, y así mismo á todo lo concerniente á sus accesorios y dependencias; estando obligado el contratista á ejecutar dichas órdenes escritas, siempre que dichas alteraciones ó modificaciones no

afecten sustancialmente los planos ó el costo de la parte alterada ó modificada.

4ª El contratista se obliga a terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de cinco años, si no ocurriere detencion alguna por culpa del Gobierno, los que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de la fecha de este contrato. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito, y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

5ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de vicios ó mala ejecucion; pero no los ocasionados por otras causas ó por los mismos casos fortuitos mencionados en el artículo anterior.

6ª Serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, así como derechos de muellaje ú otros especiales, todos los útiles, herramientas, máquinas, durmientes y demas materiales de construccion que se introduzcan para la obra, debiendo el contratista justificar ante la autoridad competente que se destinan al camino.

7ª Será igualmente libre de todo derecho ó contribucion la importacion de pólvora de minas ó de cualquiera otra materia explosiva, en uso ya ó que en lo adelante se use para trabajos de igual naturaleza, ó bien se permitirá al contratista la fabricacion de dichos artículos en las cantidades que estimare necesarias para la prosecucion de la obra.

8ª Serán igualmente libres, conforme al artículo 6º, y por todo el tiempo que dure la construccion del ferrocarril, los víveres y demas artículos necesarios que se importen para los peones, operarios y empleados de la línea. Se consideran como víveres, la carne fresca, seca ó salada, las papas, arroz, frejoles, ají, manteca, grasa, garbanzos, pescado seco ó salado, galleta y harina, y la cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores y empleados, tomando por norma una racion de armada. Queda incluida en esta exencion de derechos, la importacion de la avena, cebada ó pasto seco para el consumo de las béstias destinadas al servicio de la empresa.

9ª El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos se celebren serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la legalizacion de las mencionadas contratas, no podrán, en ningun caso, exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

10. El contratista hará con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, y los demas que tengan relacion inmediata con la construccion del ferrocarril.

11. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea, quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final construccion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

12. El Gobierno concede gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si la empresa necesitase algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará al contratista su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa.

13. El contratista estará ámplia-

mente facultado para tomar y conducir de cualesquiera manantiales de agua, rio, estero, laguna, etc., toda la que estime necesaria para los trabajos mismos, para el uso de las locomotoras, tanques, etc., etc.

14. La conduccion de materiales y demas útiles destinados al ferrocarril de Arequipa á Puno, así como el trasporte de empleados, operarios y peones pertenecientes á dicha línea, por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, será gratis para el contratista hasta la conclusion y entrega del camino.

15. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista Enrique Meiggs, ó á sus sucesores, albaceas ó legítimos representantes, por la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, es decir, por la via férrea con todos sus edificios y dependencias, provistas y equipadas de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones que sirven de base á este contrato, la suma total de 32.000,000 de soles.

En la forma siguiente, á saber:

A. El Supremo Gobierno de la República del Perú pagará dicha suma en bonos de la manera siguiente:

Estando autorizado el Gobierno por la ley de 8 de Noviembre de 1864, para dar á las obras de ferrocarriles la garantía fiscal del 7 ℘ de interés sobre el costo de dichas obras, puede hacer constar esta garantía en los bonos que se emitan para proporcionarse los capitales, como ya lo ha hecho en el ferrocarril de Ica á Pisco. Y puede, además de esto, como ya lo hizo igualmente con dicha empresa, dividir la garantía, aplicando una parte del 7 ℘ al fondo de amortizacion y reservando la otra para el interés.

Conforme, pues, á la ley de 1864 y á la práctica establecida por el Gobierno, los bonos á que esta propuesta se refiere, se emitirán durante los diez primeros años con un 6 ℘ de interés y un 1 ℘ de amortizacion, cuyas dos sumas hacen el 7 ℘ de la garantía que el Gobierno está autorizado á dar sobre los ferrocarriles.

Mas, como segun la ley de Enero del presente año, está igualmente autorizado el Gobierno para emitir, con destino á ferrocarriles, bonos que ganarán el 6 ℘ de interés y que dentro de diez años tendrán el 2 ℘ de amortizacion, los bonos á que esta propuesta se refiere tendrán dentro de diez años el 2 ℘ de amortizacion.

Por manera que, los bonos con que se pagará al contratista el valor del ferrocarril de Arequipa á Puno, deberán tener el 6 ℘ de interés y el 1 ℘ de amortizacion en los diez primeros años, pasados los cuales, conservándose el mismo interés, será de un 2 ℘ el fondo de amortizacion.

La amortizacion se verificará por sorteo y á la par, y tanto ella como el pago de los intereses, se efectuará en Lóndres por los agentes financieros de la República del Perú, el 1º de Enero y el 1º de Julio de cada año.

Los bonos se emitirán en Lóndres ó en Nueva York, y serán depositados, tres meses despues de firmada la escritura de adjudicacion, en un banco ó casa comercial de Europa, á satisfaccion mútua del Gobierno y el contratista.

Queda solemne y definitivamente estipulado que los bonos que se emitan en pago del ferrocarril de Arequipa á Puno, llevarán en sí, además de la garantía especial del propio ferrocarril, la designada para los bonos del ferrocarril de Lima á Pisco, en los mismos términos expresados, respecto á la garantía, en la cláusula 9ª del contrato celebrado con D. Andrés Alvarez Calderon.

B. El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en el órden y forma siguiente:

Primero. El Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito

en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de 10.000,000 de soles en obligaciones giradas por la Direccion General de Hacienda contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un 6 ℘ de interés al año, y las cuales quedarán anuladas y canceladas tan luego que, emitidos los bonos, se entregue al referido depositario una suma en bonos igual á la expresada en las mencionadas obligaciones.

Segundo. El depositario de las antedichas obligaciones estará ámpliamente autorizado para proceder á la negociacion, traspaso ó venta de dichas obligaciones, inmediatamente y bajo las siguientes condiciones:

a. El producto de 5.000,000 de soles ó sea de la mitad del importe nominal de las referidas obligaciones, y cuyos intereses correrán de cargo y cuenta del Gobierno desde el dia en que se efectúe su negociacion, traspaso ó venta, se invertirá precisamente en la compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, víveres y demas útiles y efectos destinados á la línea, y cuya adquisicion se hará bajo las órdenes é inspeccion del contratista ó de sus agentes, siendo obligacion del depositario ó de su representante abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se le presenten y que deben estar certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectúen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren dentro del territorio de la República.

b. El producido de los 5.000,000 de soles restantes, se destinará al pago del trabajo hecho en cada mes respectivo y asimismo del importe de los materiales, herramientas, víveres, útiles y otros efectos comprados para el uso, consumo y servicio del ferrocarril ó de sus trabajadores. Quedando estipulado que los intereses correspondientes á estos segundos cinco millones de soles de obligaciones en depósito, serán de cargo y cuenta del contratista, desde el dia en que se realice su negociacion, traspaso ó venta, hasta el dia en que el expresado contratista tenga derecho á percibir su importe en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros del Estado por trabajos ya ejecutados, ó bien en mérito de las facturas que en debida forma presentare al depositario ó á sus representantes legales.

Tercero. El resto del precio total estipulado se pagará al contratista en armadas mensuales correspondientes á los trabajos hechos durante el mes respectivo, y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total de la obra, debiendo el contratista, para efectuar el cobro, presentar mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, el certificado del ingeniero ó ingenieros nombrados por el Gobierno para la inspeccion de los trabajos.

16. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista del ferrocarril de Arequipa á Puno, y al hacerse la liquidacion, cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiere, que resultase á su favor.

17. Los certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima, entregue al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en bonos. A este respecto se observará lo convenido para el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

El contratista se obliga á pagar la multa de 20,000 soles por ca-

da mes que exceda de los cinco años del plazo estipulado en el artículo 4º, y el Supremo Gobierno, por su parte, se obliga á pagar al contratista la prima de 20,000 soles por cada mes de menos de los expresados cinco años. Queda el Gobierno, no obstante, en libertad de aceptar ó de desechar la presente cláusula.

19. Si por cualquier acontecimiento el Gobierno dejase de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion de los trabajos, queda ámpliamente facultado el contratista, bien para suspender el trabajo, sin renunciar por ello al derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen, ó bien para continuar la obra, hasta su conclusion, con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta, hasta hacerse pago de lo que se le adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándosele para este efecto, y desde ahora para entonces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes al camino y que hayan sido adquiridos con los fondos del Estado, comprendiéndose además en esta hipoteca especial, toda la parte de obra ya hecha en el ferrocarril de Arequipa á Puno hasta el momento de la suspension del pago.

20. Si el contratista, por su parte, suspendiese los trabajos del camino, por tres meses ó mayor tiempo, el Supremo Gobierno queda autorizado, salvo los casos mencionados en el artículo 4º, por ese solo hecho, para declarar por sí solo fenecido el contrato, y exigir del referido contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

21. Si al terminarse la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales útiles, de que el Gobierno pueda tener necesidad para el servicio de la línea, queda obligado á comprarlos por el costo, segun el estado en que se encuentren.

22. El contratista, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en arcas fiscales el 10 ℘ del importe de cada uno de los certificados á que se refiere el artículo 15, hasta completar con dichos descuentos parciales la suma total de 500,000 soles. Estas sumas ganarán el interés de un 6 ℘ al año desde el dia de su depósito ó descuento respectivo hasta el de su reintegro, que será el dia en que se haga la entrega de la obra al Gobierno, á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros inspectores de ella.

23. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista, sus herederos, albaceas ó legítimos representantes, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios, que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

Tales son, Excmo. Señor, las bases notoriamente ventajosas bajo las cuales me comprometo á llevar á cabo una obra, cuyos grandiosos resultados no es dable predecir, y cuya realizacion hará imperecedero el nombre ya ilustre de V. E.

Por tanto:—

A V. E. suplico que, habiendo por presentada la propuesta que antecede, con los planos, presupuestos y memoria, que oportunamente he tenido la honra de trasmitir al Supremo Gobierno, se digne tomarla en consideracion, resolviendo lo que estime mas justo y conveniente.

Lima, 3 de Noviembre de 1869.—Excmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Segunda propuesta.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, ante V. E. con el mas profundo respeto me presento y digo: Que en conformidad al decreto de 25 de Setiembre último, convocando postores para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, tengo el honor de someter á la imparcial consideracion del Supremo Gobierno esta mi segunda propuesta, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Enrique Meiggs, por sí, sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir y plantificar un ferrocarril entre Arequipa y Puno, con estricta sujecion á los planos y especificaciones determinadas en el precitado decreto y al trazo definitivo.

2ª Todos los trabajos y obras del ferrocarril se harán bajo la inmediata inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros nombrados con ese objeto por el Supremo Gobierno.

3ª El ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion del ferrocarril, estarán autorizados para ordenar todas las alteraciones é innovaciones que juzguen convenientes respecto á la construccion y trayecto final de la via, y asimismo á todo lo concerniente á sus accesorios y dependencias; estando obligado el contratista á ejecutar dichas órdenes escritas, siempre que dichas alteraciones ó innovaciones no afecten sustancialmente los planos ó el costo de la parte innovada ó alterada.

4ª El contratista se obliga á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de cinco años, si no ocurriere detencion alguna por parte del Gobierno, los que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de la fecha de este contrato. Queda entendido que dicho plazo debe de ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

5ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los ocasionados por otras causas ó por los mismos casos fortuitos mencionados en el artículo anterior.

6ª Serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, así como de derechos de muelaje ú otros especiales, todos los útiles, herramientas, máquinas, durmientes y demas materiales de construccion que se introduzcan para la obra, debiendo el contratista justificar ante la autoridad competente que se destinan al camino.

7ª Será igualmente libre de todo impuesto ó contribucion, la importacion de la pólvora de minas ó de cualquiera otra materia explosiva ya en uso, ó que en lo adelante se usare para trabajos de igual naturaleza, ó bien se permitirá al contratista la fabricacion de dichos artículos en las cantidades qué estimare necesarias para la prosecucion de la obra.

8ª Serán igualmente libres, conforme al artículo 6º, y por todo el tiempo que dure la construccion del ferrocarril, los víveres y demas artículos necesarios que se importen para los empleados, operarios y trabajadores de la línea. Se considerarán como víveres, la carne fresca, seca ó salada, las papas, el arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco ó salado, frejoles, garbanzos, galleta y harina, y se calcularán en proporcion al número de trabajadores á razon de una racion de armada. Bien entendido que, en la presente exencion, queda inc
la importacion de avena, ceb
pasto seco para el consumo d
bestias que tenga el contrati
servicio de la empresa.

9ª El contratista p

cir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos se celebren serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de las mencionadas contratas, no podrán, en ningun caso, exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme á lo dispuesto relativamente á los colonos chinos.

10. El contratista hará con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, y todos los demas que tengan relacion inmediata con la construccion del ferrocarril.

11. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea, quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final construccion y entrega al Supremo Gobierno, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

12. El Gobierno cede gratis al contratista los terrenos de la propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias: en cuanto á los terrenos municipales y de propiedad particular, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada y serán indemnizados por el contratista.

13. El contratista estará ámpliamente facultado para tomar y conducir de cualquier manantial de agua, rio, estero, laguna, etc., toda la que estime necesaria para el consumo y servicio de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, tanques, etc.

14. El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados, operarios y peones, mientras dure la construccion de la obra.

15. El Gobierno pagará á D. Enrique Meiggs ó á sus herederos, albaceas ó legítimos representantes, por la construccion de la via, estaciones y demas dependencias, máquinas, carros y demas útiles y enseres especificados en las bases del decreto de 25 de Setiembre último, la suma total de 25.000,000 de soles en moneda corriente del Perú, cuyo pago se verificará en la forma siguiente:

El Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco de esta capital, ó en cualquiera de las casas consignatarias del huano en Lima, Europa ó Estados Unidos de América, la suma de 5.000,000 de soles, que se invertirán precisamente en la compra de rieles, maderas, durmientes, herramientas, víveres y demas útiles y efectos necesarios, cuya compra se hará bajo las órdenes é inspeccion del contratista ó de sus agentes, siendo obligacion del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se le presenten, y que deben estar certificadas y legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las compras, en el caso de que estas se efectúen en el extranjero, ó por persona ó autoridad competente si se efectuaren dentro del territorio de la República. El resto del precio total estipulado le será abonado al contratista, ó á quien legítimamente represente sus derechos y acciones, en armadas mensuales correspondientes á los trabajos hechos durante el mes respectivo, y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total de la obra, debiendo el contratista, para que tenga lugar el pago, presentar el correspondiente certificado del ingeniero ó ingenieros á quienes encargue el Supremo Go-

bierno la inspeccion de los trabajos del ferrocarril. Concluido este, se hará liquidacion de cuentas, entregándose al contratista el saldo, si alguno hubiere, que resultase á su favor.

16. Los certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el depositario, ó quien deba hacer efectivo el pago, entregue al contratista ó á sus representantes legales su importe respectivo; observándose sobre este punto lo establecido para el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

17. El contratista se obliga á pagar al Estado la multa de 20,000 soles por cada mes que exceda de los cinco años del plazo estipulado en el artículo 4º, y el Gobierno, por su parte, se obliga á pagar al contratista la prima de 20,000 soles por cada mes de menos de los expresados cinco años.

18. Si por cualquier acontecimiento el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion del trabajo; queda plenamente facultado el contratista, bien para suspender los trabajos, sin renunciar por ello el derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen, ó bien para continuar la obra hasta su conclusion, con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta, hasta hacerse pago de lo que se le adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándose para este efecto, y desde ahora para entónces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes al camino y que hayan sido adquiridos con el dinero del Estado, comprendiéndose además, en esta hipoteca especial, toda la parte de obra ya hecha en el ferrocarril de Arequipa á Puno hasta el momento de la suspension del pago.

19. Si el contratista, por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Supremo Gobierno queda autorizado, salvo los casos mencionados en el artículo 4º, por ese solo hecho, para declarar fenecido el contrato, por sí solo, y exigir del contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

20. Si al terminarse la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles, de que el Gobierno pudiera tener necesidad para el servicio de la línea, queda obligado á comprarlos por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren.

21. El contratista, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en arcas fiscales el 10 ℘ del importe de cada certificado de pago, á que se refiere el artículo 15 de este contrato, hasta completar la suma de 500,000 soles. Estas sumas ganarán el interés de 6 ℘ al año, desde el dia de su descuento ó depósito hasta el de su restitucion, que será el dia en que se entregue el camino al Gobierno, á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros inspectores. El contratista se reserva, á sí propio, el derecho de sustituir dichas sumas con el depósito en cantidades iguales de bonos del Estado, que ganen el mismo interés, y verificado, este podrá exigir la devolucion inmediata de los depósitos parciales ya hechos.

22. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista, sus herederos, albaceas ó legítimos representantes sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por

las leyes á los ciudadanos del Perú.

Bajo las bases y condiciones que anteceden, tambien me hallo dispuesto á llevar á cabo la obra á que se contrae la presente propuesta y á dar, en el dia, principio á los trabajos.

En tal virtud: —

A V. E. suplico que, habiéndola por presentada en la forma mas conforme á derecho, juntamente con todos los anexos mencionados en mi otra propuesta, se sirva tomarla en consideracion y resolver lo que estime mas justo y conveniente.

Lima, Noviembre 3 de 1869. — Excmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Pase á una junta de ingenieros.

Lima, Noviembre 4 de 1869.

Uniéndose las anteriores propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, pásense á la junta de ingenieros, compuesta de D. Federico Hohaguen, D. Pedro Marzo y D. Felipe Arancibia, para que, con vista de los estudios, planos, perfiles y presupuestos de dicha obra, emitan su informe con arreglo á lo prevenido en el artículo 3º de la ley de 8 de Marzo de 1864.—SECADA.

Informe de la junta de ingenieros.

Excmo. Señor.

Cumpliendo con el supremo decreto que antecede, en conformidad del artículo 3º de la ley de 8 de Marzo de 1864, la comision compuesta de los ingenieros del Estado que suscriben, ha examinado los planos, presupuestos y propuestas relativas al ferrocarril de Arequipa á Puno, y en su virtud tiene el honor de emitir las observaciones siguientes:

1ª *Planos.*—El plano, perfiles y memoria descriptiva del trazo, revelan de un modo elocuente la inteligencia y prevision con que han sido estudiadas las dificultades que el terreno presenta, y en cuyos detalles y soluciones no puede penetrar la comision, por no poder trasladarse al terreno para comprobarlas; sin embargo, y con referencia al perfil, creemos que al realizarse la obra, deberá el Supremo Gobierno ordenar al ingeniero inspector que exija se desarrolle la línea en el espacio comprendido entre las estacas 1,346 á 1,363 en los términos que el terreno permita, de modo que se conserve el gradiente máximo del 4 ℘ exigido por la ley, en vez del 4.358 ℘ que figura en el proyecto. Por lo demas, este nos parece enteramente racional y conforme.

2ª *Presupuesto.*—Con respecto á los precios calculados para mano de obra, material rodante, etc. y en armonía con la opinion de los ingenieros señores Backus y Malinowski, nos parecen igualmente aceptables, máxime al tener en cuenta las dificultades de todo género con que debe lucharse en construcciones de esta clase y que deben emprenderse á trece y catorce mil piés sobre el nivel del mar.

3ª *Propuestas.*—Para la realizacion de esta grande obra, llamada á fomentar é impulsar el desarrollo de transacciones inmensas, que llevarán en pos de sí el engrandecimiento directo de una parte considerable del sur de la República, se han presentado cuatro propuestas: dos de D. Enrique Meiggs y dos de D. Antonio Salinas. En todas se aceptan como fundamento los planos aprobados y las bases prefijadas por el Supremo Gobierno, diferenciándose entre sí tan solo en el sistema de pago: la 1ª propuesta de cada uno de los proponentes se refiere al pago en dinero efectivo; la 2ª, en bonos. En esta parte como en las demas, los interesados siguen un paralelo tan marcado, que la comparacion de sus respectivas propuestas se hace muy fácilmente, segun puede observarse en los cuadros que siguen:

PRIMERA PROPUESTA EN DINERO EFECTIVO.

CLÁUSULAS.	SEÑOR MEIGGS.	SEÑOR SALINAS.
Importe de la obra	S. 25.000,000	S. 26.000,000
Término fijado para la conclusion	Cinco años	Seis años.
Garantía para el cumplimiento	El 10 p$_o$/^{o} del valor de cada mesada hasta completar la suma de S. 500,000.	A los treinta dias de firmada la escritura S. 40,000 en bonos del crédito público ó con diez fiadores por S. 4,000 cada uno.
Depósito que el Gobierno debe hacer para compra de herramientas, máquinas, etc.	S. 5.000,000	S. 6.000,000
El resto del valor de la obra	En mesadas proporcionadas al trabajo hecho, segun los certificados del ingeniero inspector del Estado.	S. 85,000 por cada milla de camino abierto y S. 35,000 por cada milla concluida.

No hay nada que agregar en favor de la propuesta del señor Meiggs á las notables diferencias que arroja este cuadro. Sin embargo, debemos observar que es mas justo y legal pagar por mesadas proporcionadas al trabajo hecho, que aceptar un precio fijo por milla, porque si es verdad que habrán millas que cuesten mas que el precio fijado por el señor Salinas, en cambio tambien habrá muchas en que el costo sea muy inferior; y nada obliga al empresario á empezar por un punto de preferencia á otro, ni sería justo imponerle tal condicion.

SEGUNDA PROPUESTA EN BONOS DEL ESTADO.

CLÁUSULAS.	SEÑOR MEIGGS.	SEÑOR SALINAS.
Importe de la obra	S. 32.000,000 en bonos al 6 p$_o$/^{o} de interés y 1 p$_o$/^{o} de amortizacion durante diez años y 2 p$_o$/^{o} despues.	S. 33.000,000 en bonos al 6 p$_o$/^{o} de intereses y 2 p$_o$/^{o} de amortizacion desde el principio.
Depósito del Gobierno	S. 10 000,000 á los cuarenta dias de firmada la escritura, la mitad (5.000,000) destinada al pago de facturas, como en la primera propuesta, siendo de cuenta del Estado el servicio de intereses; los otros cinco destinados al pago de mensualidades, quedando el servicio de intereses á cargo del empresario.	Luego que se haya vendido un millon doscientas libras esterlinas, su producto se entregará al empresario, comenzando entónces á contarse los términos.
Modo de pagar la obra	Por mesadas proporcionadas al trabajo hecho.	4.000,000 libras esterlinas por cada catorce millas de camino concluido.

RESÚMEN.

Si del análisis que precede pasamos al de los antecedentes personales, fácilmente se comprenderá que la ventaja es muy notoria, pues al gran crédito que, como empresario de ferrocarriles, goza el señor Meiggs, se agrega la circunstancia de la regularidad con que hasta ahora lleva los trabajos de la línea de Arequipa y las facilidades y recursos con que para obras semejantes dispone, ventajas todas que contribuyen á inspirar la mayor confianza respecto al éxito feliz de las obras que se le confien.

Por lo tanto, la comision cree llenar su deber al recomendar que se le dé la preferencia para el contrato definitivo al señor D. Enrique Meiggs, con arreglo á la 1ª ó 2ª de sus propuestas lo cual será materia de la competencia de la comision financiera.

Lima, Noviembre 6 de 1869.—Excmo. señor.—PEDRO MARZO.—FEDERICO HOHAGUEN. — FELIPE ARANCIBIA, ingeniero.

Pase á una comision de comerciantes.

Lima, Noviembre 6 de 1869.

Habiendo la junta de ingenieros expedido el informe que se pidió por decreto de 4 del actual, pásese este expediente á la comision de los comerciantes, señores D. Dionisio Derteano, D. Julian del Valle y D. Tomás Goin, quienes en vista de los estudios y trabajos practicados para la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, cumplan con lo dispuesto en el artículo 4º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, formulando al efecto el respectivo proyecto de contrato.—SECADA.

Informe de la Comision de Comerciantes.

Excmo. Señor.

Deseando corresponder dignamente á la confianza depositada en nosotros por el supremo decreto de 6 del corriente, hemos examinado con detencion el expediente de la materia, y minuciosamente discutido las cuatro propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril que debe unir las ciudades de Arequipa y Puno. Por consecuencia de ese estudio, hemos acordado no tomar en consideracion las dos que se refieren al pago inmediato de la obra en dinero sonante; puesto que, ni el Estado tiene en la actualidad numerario disponible con ese objeto, ni hay entre las muchas leyes expedidas sobre vias férreas, ninguna que autorice al Gobierno para contratarlas en la forma indicada. Apesar de imposible por ahora, sería pues ilegal ó inconsistente el contrato que sobre esa base se celebrara.

De las otras dos propuestas, una del señor D. Enrique Meiggs y la otra del señor D. Antonio Salinas, tampoco hay ninguna completamente aceptable en su conjunto; tanto porque ambas, aunque en diverso grado, tienen vacios que deben llenarse en guarda de los intereses fiscales, cuanto porque la primera, que es á todas luces preferible por el menor precio, por el modo de abonarlo, por el mas limitado plazo de construccion, por la mayor cantidad de garantía y por otras muchas circunstancias que es fácil conocer comparándolas, adolece del muy grande defecto de estipular que los bonos que han de emitirse para el pago de la obra, tengan desde el principio y durante los diez primeros años, un 1 ℘ de amortizacion anual. Tal exigencia está en abierta contradiccion con lo dispuesto en el artículo 2º de la ley de 15 de Enero del año corriente, y de manera alguna es conciliable, ni con el espíritu, ni con la letra de la ley de 8 de Noviembre de 1864, destinada exclusivamente á garantizar un interés de 7 ℘ á los empresarios que por su cuenta y á su costa construyan los ferrocarriles nacionales.

Por estas consideraciones, y porque conforme al inciso 4º, artículo 1º de esta última ley, está en las facultades de la comision á que tenemos la honra de pertenecer, formular como mejor le parezca el proyecto de contrato, nos hemos resuelto, despues de muy maduro exámen, á redactar el que ahora acompañamos, en que tomando por base algunas de las cláusulas de los propios licitadores, hemos modificado otras y agregado otras de tan evidente justicia como de manifiesto provecho, ó al ménos, seguridad para el Estado.

Penosa tarea y hásta ofensiva á la ilustracion de V. E. sería señalar una por una estas innovaciones, y por lo mismo solo apuntarémos las mas importantes.

Desde que el ferrocarril que se trata de implantar no es en rigor sino la continuacion de el de Mejia á Arequipa, parece natural que ambas líneas sirvan de hipoteca á los bonos que van á emitirse para la construccion de la primera. Y como con otra doble garantía especial los bonos tendrán toda la seguridad, y por consiguiente toda la estimacion posible, nos hemos decidido á proponerla, fuera, se entiende, de la responsabilidad general de todos los bienes y rentas del Estado; en lugar de la apremiante y peculiarísima hipoteca sobre los productos del huano (despues de cubierta la deuda externa) que bajo diversas formas han solicitado los dos proponentes.

En vez de aceptar la idea de que se conceda al contratista libre y gratuitamente tránsito por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, de todos los artículos y personas destinadas á la construccion del de Puno, hemos pensado que era, bajo muchos conceptos, preferible darle al empresario en administracion la primera línea, por todo el tiempo que tarde la fabricacion de la segunda con la condicion de que pague por via de arrendamiento un 3 ℘ durante los tres primeros años y un 4 ℘ durante los años restantes, sobre el capital empleado de doce millones de soles. Esta estipulacion tiene, á nuestro juicio, las siguientes ventajas, á cual mas importante: evitar las dificultades y complicaciones que para ambos contratantes habrá precisamente de traer en su aplicacion el uso de aquella absoluta franquicia: ahorrar en favor del Tesoro Nacional los gastos de coservacion de la via, que por pequeños que se supongan, no pueden bajar de 200,000 soles al año, y que ahora deberá hacer por su cuenta el contratista, como administrador de la línea: obtener en beneficio del Estado, además de esta economía, un rendimiento inmediato, seguro y no de poca consideracion, por una obra, cuyo producido nunca ha podido calcularse en tan elevada cifra: y establecer un precedente que, alentando las esperanzas de provechos ciertos, abra mas fácil campo á la plantificacion de las otras líneas férreas que el país necesita.

Aunque los proponentes solo han ofrecido en garantía del cumplimiento del contrato que con ellos se hiciera, el uno, una fianza de 40,000 soles, y el otro, una reserva en depósito de 500,000; nosotros hemos extendido esa reserva hasta 1.000,000 de soles. Y á la verdad que los hemos hecho, mas que por estricta justicia, por un exceso de escrupulosa cautela; pues que debiendo entregarse el precio de la obra en tres partes, y siempre por razon de materiales comprados, de trabajos en ejecucion efectiva ó de las secciones de camino conforme se vayan entregando, es claro que en poder del contratista, jamas habrá dinero ninguno del Estado que no esté representado en valores reales. Mas bien hay cierta especie de anticipacion por parte del contratista, ya que este recibe en bonos á la par el valor, estimado en numerario metálico, de los artículos, trabajos y secciones que acabamos de mencionar.

No hemos vacilado en acordar exenciones para la introduccion de materiales, víveres y pólvora, para el pago de timbres y facilidades para la contratacion de trabajadores en el extranjero, para la adquisicion de agua, y para la expropiacion de terrenos, cualquiera que sea el dueño, porque esta es ya la práctica constantemente sancionada en esta especie de contratos; porque tales concesiones tienden naturalmente á disminuir el precio de la obra, y porque, á nuestro juicio, no deben economizarse, cuando no se dañan derechos agenos, y cuando quedan, como ahora lo están en nuestro proyecto, suficientemente aseguradas la soberanía y la fiscalizacion que debe ejercer el Estado.

Respecto de los bonos que han de emitirse en pago, despues de establecer las bases generales sobre el valor á la par en que ha de aceptarlos el contratista y sobre su servicio de amortizacion é intereses, hemos reservado para un decreto especial la reglamentacion de mil circunstancias secundarias, pero no por eso de escasa grevedad, que deben tenerse en cuenta y sobre las que el Ministerio de Hacienda necesita conservar cierta libertad de accion.

Sobre el último recurso del señor Salinas, que recientemente se ha mandado agregar al expediente, sensible nos es expresar que ha sufrido una equivocacion, al considerar como perjuicio fiscal el 1 ℘ que el señor Meiggs ha propuesto para la amortizacion, durante los diez primeros años, de los bonos que van á emitirse. No hay gravámen en anticipar una amortizacion que debe hacerse mas tarde, desde que los bonos tienen siempre que ser amortizados en su totalidad, y desde que toda amortizacion produce el efecto inevitable de ir disminuyendo la deuda. Por este motivo y principalmente porque hemos rechazado como ilegal la cláusula que sirve de comparacion y de tema al señor Salinas, nos abstenemos de dictaminar sobre el particular.

Nos hemos abstenido igualmente de todo estudio relativo á los planos, trazo y presupuesto de la línea, tanto porque esto exige conocimientos profesionales, de que carecemos, cuanto porque hemos creido que este género de exámen no era de nuestra incumbencia, conforme al tenor del inciso 4º de la ley de Enero.

No concluiremos este informe sin manifestar á V. E. que si las condiciones contenidas en nuestro proyecto son aceptadas por el señor Meiggs, merece alcanzar la preferencia, toda vez que su propuesta es la mas barata y que así lo ha reconocido la comision de injenieros en el informe que precede. En todo caso, el Supremo Gobierno consultará los intereses nacionales, quedándonos la satisfaccion de haber desempeñado este trabajo con la mas patriótica intencion.

Lima, Noviembre 24 de 1869.— DIONISIO DERTEANO. — JULIAN DEL VALLE Y SEOANE. — TOMAS GOIN.

Proyecto de contrato para la construccion del ferrocarril por cuenta del Estado.

El Supremo Gobierno de la República del Perú comisiona por este contrato á D....para la construccion y plantificacion de un ferrocarril entre las ciudades de Arequipa y Puno, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª D....por sí, sus herederos, albaceas y legítimos representantes se obliga á construir y plantificar el mencionado ferrocarril entre Arequipa y Puno con estricta sujecion á los planos y especificaciones determinadas por el decreto de 25 de Setiembre del presente año, y conforme al trazo final de la indicada via. Estos planos y trazo se archivarán en el Ministerio de Gobierno, rubricados y sellados que sean con la rúbrica del

señor Ministro del ramo, y con el sello de su despacho.

2ª Todos los trabajos y obras de arte del referido ferrocarril, se harán bajo la inspeccion inmediata y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros nombrados con ese objeto por el Supremo Gobierno. Los materiales, que deben ser de la mejor calidad y de las fábricas y patentes designadas en las especificaciones contenidas en el decreto de 25 de Setiembre, serán comprados en el extranjero ó dentro de la República, conforme á lo dispuesto en el artículo 20; pudiendo el Gobierno, si lo tiene á bien, nombrar, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectúen las compras y antes de su remision al punto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura, respecto á la calidad de los materiales.

3ª El ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion del ferrocarril, estarán ámpliamente facultados y autorizados para ordenar todas las alteraciones ó innovaciones que juzguen convenientes respecto á la construccion y trayecto de la via, así como igualmente en todo lo relativo á sus accesorios y dependencias; estando, en dicha virtud, obligado el contratista á ejecutar dichas órdenes escritas, siempre que dichas alteraciones no afecten sustancialmente los planos ó el costo de la parte alterada ó innovada.

4ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que encarga la 3ª, ó si hubiera imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario y dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de revolucion, fuerza mayor ó fortuitos, producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

5ª El contratista se obliga á entregar terminada completamente la línea y todas sus dependencias en el término de cinco años; los que empezarán á correr y contarse cuarenta dias despues de la fecha de este contrato, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, acreditándose oportuna y legalmente. Las refacciones por defectos en la ejecucion de la obra, no suspende, miéntras se hagan, el curso del plazo mencionado.

6ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno; quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa, pero no los ocasionados por casos fortuitos ó de fuerza mayor de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

7ª Serán de libre exportacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal ó de puerto, durante el término del contrato, los artículos siguientes: 1º máquinas, rieles

durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras; 2º víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, pescado seco, frejoles, garbanzos, galleta y harina; 3º víveres para las béstias, como avena, cebada y pasto seco; y 4º pólvora de minas y cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese. El contratista estará obligado á acreditar el objeto de la internacion y á introducir solo en la cantidad que necesite, segun las circunstancias y las exigencias de la obra; y el Gobierno conserva el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

Si el contratista quisiere fabricar la pólvora de mina ó la materia explosiva que requiera el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio el otorgamiento de fianzas y demas seguridades que estimare preciso establecer.

8ª El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrase serán válidas y obligatorias en cuanto no se oponga á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán, en ningun caso, exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

9ª El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril, y siempre que no se oponga á los reglamentos de aduana y á la policía de los puertos.

10. Los peones, operarios y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final construccion y entrega, salvo el caso de guerra exterior en que el Perú sea beligerante.

11. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y sus edificios, tanto estables como provisionales. Si el contratista necesitase además algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

12. El contratista estará ámpliamente fecultado para tomar y conducir de cualesquiera manantiales de agua, sean rios, esteros, lagunas, etc., toda la que estime necesaria para el consumo y servicio de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, tanques y demas usos relativos al ferrocarril, salvo los derechos de tercero.

13. Las condiciones de que se ocupan las dos últimas cláusulas, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este han de volver los terrenos y aguas á que se refieren al dominio y uso del Estado.

14. Como medio de facilitar y acelerar la construccion del ferrocarril trasandino, que es la prolongacion y el complemento natural del ferrocarril de Mejia á Arequipa, por el cual deben trasportarse los materiales, máquinas, útiles, herramientas etc., lo mismo que los peones y operarios destinados á aquel, se concede al contratista la administracion de dicho ferrocarril de Mejia á Arequipa, cuando esté terminado, con la obligacion de pagar al Fisco, durante los tres primeros años, el 3 ℘ de interés sobre los 12.000,000, costo total de

la obra, ó sean 300,000 soles al año, y el 4 ℘ por los otros dos años, ó sean 480,000 soles anuales, completándose así los cinco años en que debe quedar concluido el ferrocarril trasandino. El contratista se obliga por su parte á devolver dicha línea en el mismo estado que la reciba, sin mas deterioro que el proveniente del uso natural de ella, sus materiales y dependencias.

En cuanto á las tarifas de trasporte de pasajeros y carga, regirán las estipuladas por el Supremo Gobierno con los señores Patricio Gibson y José Pickering en las cláusulas 17, 18 y 19 del contrato de 10 de Diciembre de 1864, sin que esto obste para que el Gobierno, de acuerdo con el empresario, haga las alteraciones que crea convenientes.

15. Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la línea por secciones, estará el empresario obligado á entregarla de este modo, en cuyo caso, el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas, y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

16. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público: extendiéndose del acto material de la entrega una acta, que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

17. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista D....ó á sus herederos, albaceas, ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, es decir, por la via férrea con todos sus edificios y dependencias, provistas y equipadas de todas las máquinas, útiles, y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de 32.000,000 de soles, en bonos emisibles, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el 6 ℘ de interés al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de 2 ℘, despues de los diez primeros años.

18. La amortizacion de estos bonos se verificará por sorteo y á la par; y tanto ella como el pago de intereses se efectuará por semestres vencidos y en las plazas de su emision por los agentes financieros de la República del Perú el 1º de Enero y el 1º de Julio de cada año. Esto no obsta para que el Gobierno, de acuerdo con los tenedores, haga amortizaciones extraordinarias convencionalmente.

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú.

La emision de los bonos podrá tener lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva-York, debiendo quedar depositados seis meses despues de la escritura de adjudicacion en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

Los bancos referidos anteriormente tendrán por hipoteca especial y solidaria, el valor y producto del ferrocarril de Arequipa á Puno, los de el de Mejia á Arequipa, y además por garantía general los bienes y rentas nacionales.

19. El Gobierno fijará por un decreto especial, la forma, séries y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este con-

trato y que, no oponiéndose á él, sean indispensables para la mayor estimacion y mejor servicio de dichos bonos.

20. El pago del precio total estipulado por la obra se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de 10.000,000 de soles en obligaciones provisionales giradas por la Direccion General de Hacienda contra la Caja Fiscal de Lima que ganará un 6 ℘ de interés al año.

Estas obligaciones servirán de suficiente título para cambiar á la par los bonos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

2º El objeto de este depósito es el siguiente: 5.000,000, ó sea la mitad del valor de las referidas obligaciones, se invertirán precisa ó indispensablemente en la compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, víveres y demas útiles y artículos destinados al ferrocarril; cuya compra se hará bajo las órdenes del contratista ó sus agentes y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, si lo tiene por conveniente. Es obligacion del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna, en dichas obligaciones y á la par, el importe de las facturas que se le presenten y que deben estar certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares y financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realizaren dichas compras, en el caso de que estas se efectúen en el extranjero. Los intereses correspondientes á las obligaciones entregadas para atender á los pagos determinados en esta cláusula, hasta la suma de 5.000,000 de soles, correrán de cargo y cuenta del Estado desde el dia en que con dichas obligaciones se verifique el pago.

Los 5.000,000 restantes se aplicarán al pago del trabajo hecho en cada mes respectivo y asimismo al pago del importe de cualesquiera materiales, herramientas, víveres y otros artículos comprados para el uso, consumo y servicio del ferrocarril ó de sus trabajadores. Queda estipulado que los intereses correspondientes á estos segundos cinco millones de soles, en obligaciones en depósito, serán de cargo y cuenta del contratista, desde la fecha en que se entreguen hasta aquella en que el expresado contratista tenga derecho á percibir su importe en pago del certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario.

3º El resto del precio total estipulado se abonará al contratista en mesadas mensuales correspondientes á los trabajos ejecutados durante el mes respectivo, y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, el certificado del ingeniero ó ingenieros nombrados por el Supremo Gobierno para la inspeccion de los trabajos del ferrocarril; siendo entendido que el valor de los bonos en circulacion, nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

21. Si el Gobierno dejare de cubrir por su falta consecutivamente tres de las mesadas de que habla el artículo precedente, el contratista tendrá derecho, no solo á cobrar lo debido y sus intereses legales, sino tambien la indemnizacion de los daños y perjuicios sufridos por el retardo.

22. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente gene-

ral de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril de Arequipa á Puno, y al hacerse la liquidacion, cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiese que resultase á su favor; y si lo hubiese en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

23. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima, entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo; computándose los intereses de los bonos que se le entreguen, desde la fecha de los certificados.

24. El contratista se obliga á pagar la multa de 20,000 soles por cada mes que exceda de los cinco años de plazo estipulado en el artículo 5º, y el Supremo Gobierno, por su parte, á pagar al contratista la prima de 20,000 soles por cada mes de menos de los expresados cinco años.

25. Si despues de terminada y entregada la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles de que el Gobierno pueda tener necesidad para el uso y servicio de la línea, puede el Gobierno comprarlos por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren.

26. El contratista, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en arcas fiscales el 10 ℘ en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos, hasta el completo de 1.000,000 de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándole entre tanto por dichos bonos depositados el respectivo interés.

27. De este fondo depositado, en la parte necesaria, se harán efectivas, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupa la cláusula 4ª y las multas al contratista de que habla el artículo 21.

28. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista D...., sus herederos, albaceas ó los que legítimamente representen sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

29. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él, y son trasmisibles, en caso de muerte, á sus herederos y sucesores.

30. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

31. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con exencion del pago de la contribucion de timbres.

Lima, Noviembre 24 de 1869. — DIONISIO DERTEANO. — JULIAN DEL VALLE Y SEOANE. — TOMAS GOIN.

Vista fiscal.

Excmo. Señor.

Abierto el concurso con la convocatoria que se expidió en el supremo decreto de 25 de Setiembre último, (registrado en el núm. 65, tomo 57 de "El Peruano") para la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, que autoriza expresamente el artículo 1º de la ley de 15 de Enero de este año, se han presentado D. Antonio

Salinas y D. Enrique Meiggs, con dos propuestas cada uno, ofreciendo hacer la obra por cuenta del Estado, ya á precio pagadero en moneda corriente, ó ya en bonos.

La comision de comerciantes ha excluido las propuestas en que el pago debe hacerse en metálico, entre otras fundadas razones, por considerar que el Gobierno no está autorizado para ello. No porque en la actualidad sea mas ventajoso, ni porque el estado de la Hacienda Nacional permita dar la preferencia al pago en metálico, sino únicamente para que quede restablecida la verdad legal, preciso es advertir que el Gobierno tiene facultad de contratar el pago en dinero ó en bonos, segun lo estime conveniente. Por el artículo 1º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, ratificada por el artículo 1º de la ley de 15 de Enero, está autorizado para contratar la construccion de ferrocarriles por cuenta del Estado. En la construccion de obras sujetas á las leyes de la compra-venta, el precio se paga natural y legalmente en metálico, que es la moneda corriente, mientras no se pacte lo contrario. La facultad de pagar en bonos no excluye ni restringe la otra; es un medio mas, que el artículo 2º de la citada ley de 15 de Enero ha proporcionado al Poder Ejecutivo para que lo emplee *si lo tiene por conveniente.*

Que no conviene el pago en metálico, se manifiesta con solo recordar que Salinas pide 26.000,000 de soles; y de ellos, 6.000,000 se depositarán, desde luego, para comprar materiales, sin perjuicio de oblarse además mensualmente 85,000 soles por cada milla de camino listo para recibir durmientes, y 35,000 soles por cada milla concluida; y que Meiggs pide 25.000,000, de los que 5.000,000 se depositarán inmediatamente con igual objeto, y fuera de esa cantidad, se le pagará en cada mes lo que, segun el total precio convenido, corresponda proporcionalmente á los trabajos hechos. Tan considerables oblaciones, no podrian realizarse sin graves quebrantos del Erario.

De las otras dos propuestas que se pagan con bonos del 6 ℘, la de Salinas requiere 33.000,000 de soles, y la de Meiggs 32.000,000: se ponen desde luego en circulacion, segun aquella, 6.000,000 de soles; y segun esta, 5.000,000: por la primera se entregarán 2.000,000 de soles por cada catorce millas de camino construido; y por la segunda, mensualmente, lo que corresponda con proporcion al trabajo hecho.

Entre estas propuestas de Salinas y de Meiggs, todas las diferencias favorecen á la de Meiggs, siendo la principal 1.000,000 de soles en el precio.

Contra esta ventaja favorable á la propuesta de Meiggs ha alegado Salinas: que, exigiéndose en aquella un fondo de amortizacion del 1 ℘ anual, durante los diez primeros años, y 2 ℘ anual en lo sucesivo, al paso que solo á los diez años principiará la amortizacion con el 2 ℘ para los bonos solicitados por él (por Salinas), resultará que hasta entónces habrá costado al Fisco la propuesta de Meiggs 3.200,000 soles mas, por causa de la amortizacion con 1 ℘. Mas, como tambien para entónces habria disminuido el capital de los bonos destinados á Meiggs, en los mismos 3.200,000 soles amortizados, y no quedarian de todos ellos á los diez años sino 28.800,000 soles, gravando con el interés anual de 1.728,000, á la vez que en la misma época los bonos destinados á Salinas serian 33.000,000, y su interés 1.980,000 soles, la consecuencia siempre favoreceria á la propuesta de Meiggs, aun cuando se computasen los intereses respectivos al 1 ℘ empleado en la anticipada amortizacion.

Sea ó no admisible la circunstancia de amortizacion con el 1 ℘ en los diez primeros años, lo evidente es que, aun incluida esta amortizacion, siempre aparece menos gra-

vosa la propuesta de Meiggs que la de Salinas. Por la calidad menos gravosa en todo sentido, aquella propuesta tiene derecho de preferencia con relacion á esta. Si esa calidad proviniera únicamente de la dicha amortizacion inadmisible, en tal caso no deberian quedar pospuestos los derechos de Salinas en comparacion con los de Meiggs. La cláusula de amortizacion en los diez primeros años, aunque se traduzca como mera distribucion de la cuota que la ley de 8 de Noviembre de 1864 permite en clase de garantía temporal del interés, tal cláusula destinada á bonos permanentes instituidos por el artículo 2º de la ley de 15 de Enero sobre bases ciertas y determinadas, es contraria al citado artículo 2º, y se tiene por no puesta, sin que por ella se vicie en todo lo demas la existencia de la propuesta para los efectos del concurso.

Si es aceptable, para contratar, aquel de los proponentes arreglado á las bases de la convocatoria, que ha ofrecido mas ventajas ó menos gravámenes; esto no obliga al Gobierno á admitir precisamente sus propuestas en los puntos variables en que cabe la competencia, "ni en aquellos que no sean las bases esenciales dadas en la convocatoria; y menos da lugar á que puedan introducirse en el contrato otras bases que alteren la relacion comparativa en que se fundó la justa postergacion de los demas proponentes." En estas palabras repite este ministerio lo mismo que ha dicho en su dictámen sobre el otro concurso para construir el ferrocarril del Callao y Lima á la Oroya.

Ha dicho tambien en ese dictámen; "que, dado un presupuesto tan exacto como es posible, contando el Estado con ingenieros á quienes la ley impone el deber de examinar los estudios de la línea y su costo, no puede dudarse que será palmariamente ventajoso y admisible, por regla general, construir ferrocarriles de cuenta del Gobierno, pagándose en bonos la misma cantidad que en efectivo señale el presupuesto."

Esta regla que ha seguido Meiggs en el otro concurso, parece casi la misma que ha observado en el presente al ofrecer por 32.000,000 de soles en bonos este ferrocarril de Arequipa á Puno, cuyo presupuesto efectivo asciende á 31.790,000 soles. La comision encargada de formar el proyecto del contrato, se ha inclinado, puede decirse, á la misma regla, admitiendo el precio propuesto por Meiggs ó 32.000,000 de soles en bonos.

Mas, para proceder con acierto, es menester recordar que el presupuesto agregado á este expediente fué reducido á 30.500,000 soles en lugar de 31.790,000 soles, por el ingeniero del Estado D. Gerrit S. Backus, con acuerdo y aprobacion de D. Ernesto Malinowski, ingeniero del empresario, segun se refiere en el oficio que dirigieron al señor Ministro del ramo en 24 de Setiembre último, publicado en "El Peruano" número 65, tomo 57.

Como para todo caso, y cualquiera que fuera el mérito intrínseco y el éxito de las propuestas presentadas, sea necesario que se rectifiquen las equivocaciones que se notan en el presupuesto, porque este documento, segun su propia naturaleza y lo dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero último, sirve de base esencial á las contratas que pueden celebrarse sobre construccion de ferrocarriles; el Fiscal reitera en este punto la peticion que hizo en el citado dictámen, acerca del presupuesto del ferrocarril á la Oroya. "Entre estos dos presupuestos se notan algunas diferencias que V. E. se servirá mandar rectificar, para que el precio menor que de ellos aparezca, sea el que se fije en ambos á las cosas en que no puede haber precios distintos, cuando son idénticas en el tiempo de su adquisicion, en cantidad, en calidad y

procedencia, sin incluir los costos de conduccion que están separadamente calculados". De esta clase, por ejemplo, es la diferencia que aparece en la tonelada de tornillos, cuyo precio es 100 soles para la via de la Oroya y 125 soles para la de Puno.

Con estos antecedentes podrá V. E. servirse mandar se contrate con D. Enrique Meiggs, mejor proponente entre los que han concurrido, la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, por el menor precio en que se convenga, bajando de la cantidad que ha exigido en su propuesta.

Con el objeto de "uniformar las bases, indicadas por las comisiones del ferrocarril de la Oroya y del de Puno, á fin de que puedan realizarse ambas obras con íntimas relaciones en los términos del contrato," segun lo provenido por el señor Ministro de Gobierno en 26 de Noviembre próximo pasado; el Fiscal, á mas de mantener y establecer todo lo que es esencial en los pactos de esta clase, ha admitido y conciliado en los puntos divergentes de las comisiones, lo que mejor se conforma con los principios legales, prácticas fundadas, positivas conveniencias del Estado y recíprocos derechos é intereses que debidamente corresponden á los contratantes.

En el dictámen que hoy ha emitido el Fiscal en el expediente sobre la construccion de la via del Callao y Lima á la Oroya, queda expresado todo el objeto de cada una de las cláusulas comunes á los dos contratos, con las anotaciones peculiares al de la Oroya. No es, pues, necesario, en este dictámen, mas que referirse á esas cláusulas, anotando lo peculiar al ferrocarril de Puno.

CLÁUSULAS DEL CONTRATO.

1ª

NOTA.—(A la cláusula 1ª, que es obligándose el empresario á construir la obra con sujecion al respectivo trazo aprobado y sellado, debe agregarse: "Que se desarrollará la línea en el espacio comprendido entre las estacas 1,346 á 1,363, en los términos que el terreno permita, de modo que se conserve el gradiente máximo del 4 ℘ exigido por la ley, en vez del 3.358 ℘ que figura en el proyecto." Así lo ha pedido por unanimidad la comision de ingenieros.)

2ª

NOTA.—(En la 2ª sobre cumplimiento de las prescripciones contenidas en el supremo decreto de convocatoria, debe advertirse que el término para comenzar los trabajos es de cuatro meses. Así quedará modificada la 3ª prevencion general de la convocatoria de 25 de Setiembre para este ferrocarril, en que se señaló el plazo de dos meses; y se uniformará con el de cuatro meses que se fijó en la 4ª prevencion general de la convocatoria de 22 de Marzo para el ferrocarril de la Oroya.)

3ª, 4ª y 5ª

(Iguales á las de su referencia.)

6ª

NOTA.—(El término para entregar concluida la obra será de cinco años.)

7ª

NOTA.—(El aumento de plazo para las suspensiones escusables, será sobre los cinco años naturales.)

8ª, 9ª, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20.

(Iguales á las de su referencia.)

21.

NOTA.—(En esta cláusula se agregará: "Que los bonos tienen por garantía solidaria con la especial, el valor y productos del ferrocarril de Mejia á Arequipa.)

22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 y 34.

(Estas cláusulas serán iguales á las de su referencia con esta misma numeracion.)

35.

NOTA.—(Sobre arrendamiento del ferrocarril de Mejia á Arequi-

pa, por 360,000 soles en cada uno de los tres primeros años, y por 480,000 en cada uno de los dos restantes, regirá la cláusula 14 del proyecto que, para el ferrocarril á Puno, ha formulado en este expediente la respectiva comision.)

En resúmen. Debe hacerse en el presupuesto la rectificacion que se indica. Es preferible, para construir por cuenta del Estado el ferrocarril de Arequipa á Puno, la propuesta de D. Enrique Meiggs á la de D. Antonio Salinas; y rebajado el precio que aquel pide, puede contratarse con él, estipulándose las condiciones expresadas.

Lima, á 13 de Diciembre de 1869. —URETA

Vista al interesado.

Lima, Diciembre 16 de 1869.

Entréguese este expediente á D. Enrique Meiggs, para que exponga lo conveniente con relacion á los puntos principales á que se contrae el Fiscal en su precedente vista.—SECADA.

*** El señor Meiggs evacuó la vista en los términos que se ven á f. 122 de este tomo.

Bases propuestas por D. Enrique Meiggs.

Como medio de facilitar y acelerar la construccion del Ferrocarril Trasandino, que es la prolongacion y el complemento natural del de Mejia á Arequipa, por el cual deben trasportarse los materiales, máquinas, útiles, herramientas etc., lo mismo que los peones y operarios destinados á aquel, se concede al contratista la administracion del ferrocarril mencionado de Mejia á Arequipa con las obligaciones de pagar al Fisco en los mismo bonos de que habla la cláusula 21, á la par y por semestres vencidos, ó bien rebajándose, á eleccion del Gobierno, del precio total de este contrato, durante los tres primeros años, el 3 ℘ de interés sobre los 12.000,000, costo total de la obra, ó sean 360,000 soles al año, y el 4 ℘ por cada uno de los demas años restantes, ó sean 480,000 soles anuales; siendo entendido que las anualidades antedichas, no empezarán á correr, sino desde la fecha en que, terminada la línea, se haga al Supremo Gobierno la entrega oficial del expresado ferrocarril de Mejia á Arequipa, y hasta la final conclusion y entrega del Ferrocarril Trasandino. El contratista se obliga por su parte á devolver dicha línea, en el mismo estado en que la reciba y con sujecion al inventario que se extenderá en el acto de la entrega y que firmarán el empresario ó su representante, el ingeniero inspector de la obra y la persona ó autoridad comisionada al efecto por el Supremo Gobierno, sin mas deterioro que el proveniente del uso natural de la via, sus materiales y dependencias.

En cuanto á las tarifas de trasporte de pasajeros y de carga, regirán las estipuladas por el Supremo Gobierno con los señores Patricio Gibson y José Pickering en las cláusulas 17, 18 y 19 del contrato de 10 de Diciembre de 1864, sin que esto obste para que el Gobierno, de acuerdo con el empresario, haga las alteraciones convenientes.

Serán libres de todo derecho y contribucion, conforme á los términos prefijados en la cláusula 18, todos los útiles y materiales, inclusive el carbon de piedra, ú otro cualquier combustible, destinado á la explotacion, reparacion y conservacion del ferrocarril de Mejia á Arequipa, por todo el tiempo que corra la administracion de dicha línea de cuenta y cargo del contratista.—ENRIQUE MEIGGS.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, como mejor proceda en derecho, digo: Que he examinado el expediente relativo al ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, y estudiado madura

las cláusulas del proyecto de contrato formuladas por la comision especial nombrada por el Gobierno y rectificadas en su dictámen por el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema, y en esa virtud hago presente á V. E., que acepto en los siguientes términos:

Cláusula 1ª D. Enrique Meiggs, por sí y sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, con sujecion al plano y trazo hechos por el ingeniero en jefe D. Juan L. Thorndik y con las modificaciones determinadas por la comision de ingenieros en su informe de Noviembre último, y los cuales quedarán archivados en el Ministerio del ramo.

2ª E lempresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en las bases publicadas en "El Peruano" número 65 del 25 de Setiembre último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la línea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto. El Gobierno nombrará además, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectúen las compras y antes de su remision al punto de su destino. El certificado de aprobacion, que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura, respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga á adoptar ó introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por un decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada, antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21 como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario; y si este no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de revolucion, fuerza mayor, ó fortuitos, producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista está en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público, en el término de cinco años, que empezarán á

correr y contarse á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiera paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la construccion de la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de la Beneficencia ó de particulares, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra, hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa; pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor expresados en la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía, el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la línea por secciones, estará el empresario obligado á entregarla de este modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe por el que conste hallarse realizadas las condiciones del contrato y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta, que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos se celebrasen serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán, en ningun caso, exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea, quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13. El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y todas sus dependencias, así como tambien para la construccion temporal de viviendas y proveedurías para empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costa del contratista.

15. Queda obligado igualmente el Gobierno á allanar las dificulta-

des que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas, á que se refieren, al dominio y uso del Estado.

17. El Gobierno no será jamás responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la línea.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municial, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras; 2º víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales: carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garbanzos, alberjas, frangollo, huesillo, galleta y harina; 3º toda especie de forraje para béstias; y 4º la pólvora de minas ú otra cualquiera materia explosiva, descubierta ó que en adelante se descubriese.

Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio el otorgamiento de fianzas y demas seguridades que estime preciso establecer. Queda asimismo estipulado que el contratista dará la preferencia á la fábrica del Estado, siempre que esta pueda suministrarle en las cantidades necesarias la pólvora de minas, siendo de igual calidad y al mismo precio que á este le costaria la importada, puesta en el Callao.

El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exigencias de la obra; reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19. Con el fin de acelerar la construccion del ferrocarril de Puno, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad consignados á la empresa, podrán tocar directamente en la caleta de Mollendo, y verificar su despacho ó descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de Comercio y Aduanas respecto á los puertos mayores.

20. El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones miéntras dure la la construccion de la obra.

21. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista, Enrique Meiggs, ó á sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, es decir, por la via férrea con todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones que sirven de base á este contrato, la suma total de 32.000,000 de soles, ó su equivalente en moneda corriente de los países en donde se efectúe la emision, en bonos emisibles, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869, y aceptables á la par por el contratista. Por manera, que los bonos antedichos deberán ganar el 6 ℘ de interés al año y tener un fondo de amortizacion acumulati-

vo de 2 ℘, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

22. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y por un apoderado del contratista.

La emision de los bonos podrá tener lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

23. El Gobierno de acuerdo con el contratista fijará por un decreto especial la redaccion, forma, séries, hipoteca y garantías, cambio y demás condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

24. El pago del precio total estipulado por la obra se hará efectivo en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, será abonado en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á su legítimo representante, en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno de acuerdo con el contratista, tan luego como se presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectúen en el extranjero, ó bien por personas ó autoridad competentes, si se efectuaren dentro del territorio de la República.

2º Con el fin de atender el pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieren para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de 7.000,000 de soles en obligaciones provisionales giradas por la Direccion Gegeral de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un 6 ℘ de interés al año.

Estas obligaciones servirán de suficiente título para cambiar á la par los bonos, en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de 7.000,000 de soles en obligaciones provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega, en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario.

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario

de las obligaciones de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos en circulacion, nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

25. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiere en su favor, y si resultare en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

26. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima, entregue en el acto al contratista, ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo; computándose los intereses de los bonos que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

27. Si despues de terminada y entregada la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales ó útiles de que el Gobierno pueda tener necesidad para el uso y servicio de la línea, puede el Gobierno comprarlos por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren.

28. El contratista, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en arcas fiscales el 10 p. en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos, hasta el completo de 1.000.000 de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele, entre tanto, por dichos bonos depositados el respectivo interés.

29. De este fondo depositado, en la parte necesaria, se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupa la cláusula 5ª

30. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista don Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó los que legítimamente representen sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

31. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles, en caso de muerte, á sus herederos y sucesores.

32. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo la pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

33. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

Bajo tales bases, si V. E. las encontrase justas y equitativas, estoy dispuesto á hacerme cargo de la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno.

Y en tal virtud:—

A V. E. suplico se digne tomarlas en consideracion y resolver lo que estime mas conveniente.

Lima, Diciembre 17 de 1869.—Exmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

*** A las anteriores solicitudes recayó el decreto de contrato que corre á fojas 6 y siguientes.

Vales provisionales.

Lima, Diciembre 31 *de* 1869.

Estando á lo dispuesto en el artículo 24 del contrato general celebrado en esta fecha con D. Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, y debiéndose determinar la forma, número, valor, depósito, entrega, cambio por bonos y extincion de los vales provisionales que por cantidad de 7.000,000 de soles tiene que darse al expresado D. Enrique Meiggs, se resuelve:

1º Los 7.000,000 de soles estarán representados en los siguientes vales provisionales:

300	de á	10,000	S. 3.000,000
500	"	5,000	" 2.500,000
1,500	"	1,000	" 1.500,000
			S. 7.000,000

2º Los vales se redactarán del modo que señala el modelo puesto á continuacion de este decreto; llevarán el sello de la Direccion de Contabilidad General y Crédito; al márgen izquierdo, el número de órden y al derecho la cantidad que representa. Se cortarán del libro que los contenga y en el talon que quede, despues de cortado el vale, se anotará su número y valor respectivos y la fecha de su expedicion.

3º Los vales serán firmados, sin cortarse del libro que los contenga, por el Director de Contabilidad General y Crédito.

4º Firmados los vales se entregarán, con el libro correspondiente, al depositario ó depositarios que á satisfaccion del Gobierno y de don Enrique Meiggs se nombrarán en decreto separado, para encargarlos del depósito y expedicion ulterior de esos documentos, extendiéndose el acta é inventario de la entrega que firmarán el Director de Contabilidad General y Crédito y los referidos depositarios y que autorizará el Escribano de Hacienda.

5º El depositario ó depositarios de los vales no harán entrega alguna de ellos sino por mandato escrito del Ministerio de Hacienda, quien especificará en la órden de pago los números y diversas clases de los vales que hayan de entregarse, la fecha que al pié de ellos y en sus talones respectivos deberá ponerse para la computacion de intereses, la cual será la misma que tenga el certificado ó la factura en virtud de los cuales adquiera el contratista el derecho de la entrega.

6º Para que los vales constituyan una verdadera obligacion del Estado y se puedan cobrar sus intereses y ser cambiados por bonos definitivos, es condicion indispensable que despues de fechados, cortados del libro y firmados por el respectivo depositario, sean refrendados por el Ministro de Hacienda, debiendo ser la fecha de la refrendacion la misma que lleva la órden en virtud de la cual se verifique la entrega.

7º El cambio de bonos por vales se concederá al portador de estos, y á fin de prevenir cualquier fraude, el Ministerio de Hacienda pasará mensualmente al agente financiero nombrado para el servicio de los bonos una razon de los vales provisionales que durante el mes se hayan puesto en circulacion, expresando el número y valor de cada vale entregado, la fecha de la entrega y de la órden que la dispuso, y la circunstancia de haber sido refrendado. El encargado de verificar el cambio de vales por bonos, examinará los que con tal objeto se se le presenten y hará el cambio en Lóndres ó en cualquiera de las sucursales establecidas en Paris, Francfort, Nueva York y Lima, siempre que el vale concuerde del todo con las circunstancias especificadas en la razon que debe comprenderlo. Si no existiese esa concordancia, se tendrá por falsificado el va e y se denegará el cambio.

8º Efectuado el cambio de vales por bonos, el encargado de hacerlo

nutilizará, dividiéndolos por mitad, los vales por él recibidos y los remitirá con factura de una de esas mitades al Ministerio de Hacienda y Comercio para que sean definitivamente cancelados en los libros que al efecto debe llevar la Direccion de Contabilidad y Crédito. La otra mitad del vale inutilizado comprobará la cuenta del agente financiero.

9º Los intereses de los vales serán pagados en Lima por la sucursal que la casa financiera nombrada para el servicio de los bonos del ferrocarril del Callao á la Oroya establezca en esta capital.

Pase á la Direccion de Contabilidad General y Crédito para su cumplimiento y demas fines.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—ANGULO.

N. B.—Para la impresion de los vales provisionales mandados expedir conforme al contrato celebrado con D. Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril de Puno, se ha dispuesto que se observe lo dispuesto para los vales del ferrocarril de la Oroya en el decreto modificatorio de 9 de Abril de 1870.

FERROCARRIL TRASANDINO

DE

AREQUIPA A PUNO.

VALE PROVISIONAL.

N°

Soles

Comprobante

Fecha de id.

Fecha de la entrega

Recibí el Vale á que este talon se refiere

Lima, de de 187

FERROCARRIL TRASANDINO

DE

AREQUIPA A PUNO.

La Nacion reconoce como deuda pública, á favor del portador, la cantidad de..... soles, ó sean..... libras esterlinas, con arreglo á lo estipulado en el artículo 24 del contrato general de 18 de Diciembre de 1869, celebrado entre el Supremo Gobierno de la República y D. Enrique Meiggs para la construccion del Ferrocarril de Arequipa á Puno. El valor de este vale provisional será cangeado, á su presentacion y á la par, por bonos emitidos en Europa ó América, en pago del precio total del expresado ferrocarril, que representen la misma suma y con sujecion á lo pactado en el mencionado contrato general, por el depositario de dichos bonos en Lóndres, ó por sus representantes en Paris, Francfort, Nueva York y Lima. El Gobierno abonará al tenedor de este vale el interés de un seis por ciento al año sobre su valor, pagadero por el Agente financiero del Perú nombrado para el servicio de esta deuda, en la Agencia sucursal de Lima, por semestres vencidos, y que empezarán á correr desde esta fecha.

Lima, 1º de Enero de 1870.

El Ministro de Hacienda y Comercio.

El Director de Contabilidad General y Crédito.

El Jefe de la Seccion del Crédito.

Bono general.

(Seis por ciento de interés anual y dos por ciento de amortizacion acumulativa.)

Sepan cuantos el presente vieren que, autorizado el Gobierno por la ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869, para contratar la construccion de varios ferrocarriles de los cuales uno de ellos es el que debe partir de la ciudad de Arequipa hasta la de Puno, ha celebrado con fecha 18 de Diciembre último y elevado ayer á escritura pública un contrato con don Enrique Meiggs para la construccion del expresado ferrocarril, quedando obligado el Gobierno del Perú á emitir bonos por la cantidad de 32.000,000 de soles ó sean 6.400,000 libras que dará al referido D. Enrique Meiggs, como precio estipulado de dicho ferrocarril, de sus estaciones, máquinas, coches, carros y demas útiles.

En esta virtud, y en uso de la facultad acordada por la citada ley de 15 de Enero y en cumplimiento de lo estipulado con D. Enrique Meiggs en el supradicho contrato de 18 de Diciembre citado, el Supremo Gobierno de la República declara que son efectivas y que se cumplirán con extricta puntualidad las obligaciones contenidas en los bonos que por la mencionada cantidad de 6.400,000 libras se emiten para el pago del mencionado ferrocarril, de los cuales bonos uno de ellos es el presente y en cada uno de los que se expresan las mismas siguientes cláusulas y condisiones.

1º Los 32.000,000 de soles ó sean los 6.400,000 libras esterlinas, quedan representados en bonos distribuidos en las siguientes séries:

Série A.	1 á	2,300	de á	1,000 £	2.300,000
„ B.	2,001 á	4,000	de á	500 „	1.000,000
„ C.	4,001 á	9,000	de á	200 „	1.000,000
„ D.	9,001 á	19,000	de á	100 „	1.000,000
„ E.	19,001 á	29,000	de á	50 „	500,000
„ F.	29,001 á	59,000	de á	20 „	600,000

2º Estos bonos toman el nombre de Bonos del ferrocarril de Arequipa á Puno, é impresos en castellano, inglés, francés y aleman y firmados por D.....comisionado *ad hoc* del Gobierno y por D..... apoderado de D. Enrique Meiggs y refrendados por la casa emisora que suscribe, llevan la fecha de 1º de Enero de 1870 y ganan el interés de 6 ℘ al año.

3º Cada bono lleva adjuntos los cupones por los intereses que deben satisfacer al fin de cada semestre, que vence el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año. El primer cupon lleva la fecha de 30 de Junio del presente año de 1870 y dicho pago se efectuará en Lóndres por los señores Dreyfus Hermanos y Cª, de Paris, agentes financieros nombrados para el servicio de estos bonos y en Paris, en Francfort, Nueva York y en la ciudad de Lima por las sucursales que dichos señores Dreyfus Hermanos y Cª, de Paris, establecerán en esas plazas para el hecho del pago de los mencionados intereses y de los bonos que se han de emitir.

4º El Gobierno del Perú proporcionará cada año desde el de 1880 dos libras esterlinas efectivas por cada ciento del importe total de los bonos, es decir, que proveerá desde el 1º de Enero del enunciado año de 1880 y en cada uno de los siguientes hasta la completa extincion de los bonos, la cantidad de 128,000 libras esterlinas para la amortizacion de ellos, lo que se efectuará por semestres en cada año, á saber, el 30 de Junio y 31 de Diciembre. Además de las 128,000 libras esterlinas que se aplican para fondo de amortizacion, este se aumentará semestralmente con el importe de los intereses de los bonos amortizados en todos los semestres anteriores.

5º El Gobierno del Perú se reserva el derecho de aumentar, cuando le convenga, el tipo de 2 ℘ fijado para fondo de amortizacion, como tambien de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias, ó reembolsar de una

vez y á la par, cuando tambien así le convenga, el total importe de los bonos existentes al tiempo de dicho reembolso ó de rescatarlos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas del Estado.

6º La amortizacion semestral de los bonos se hará á la par y serán amortizados los que salgan en el sorteo que se efectuará el 31 de Marzo para la amortizacion de 30 de Junio y el 30 de Setiembre para el 31 de Diciembre de cada año. El sorteo se hará en presencia del representante diplomático del Perú ó en su defecto del cónsul de la República residente en Lóndres, del jefe ó representante de la casa financiera de los señores Dreyfus Hermanos y Cª, de Paris, de un apoderado que nombre, si quisiere D. Enrique Meiggs y de un notario público. Los bonos designados por la suerte se publicarán inmediatamente en Lóndres y dentro del término de la distancia por tres dias consecutivos en uno de los diarios de Paris, Francfort, Nueva York y Lima para ser pagados á los tres meses del sorteo en Lóndres por los señores Dreyfus Hermanos y Cª y en Paris, Francfort, Nueva York y Lima por las sucursales que en esas plazas establecerán para el efecto dichos señores.

7º Los bonos señalados por la suerte en 31 de Marzo y en 30 de Setiembre dejarán de ganar interés, los primeros desde el dia siguiente al 30 de Junio y los segundos desde el dia siguiente al 31 de Diciembre del año en que fueron sorteados, cualquiera que sea el tiempo en que despues de las enunciadas fechas de 30 de Junio y de 31 de Diciembre los presenten para su cancelacion los tenedores de ellos.

8º Los bonos pagados se cancelarán ante las mismas personas que presidiesen el sorteo, esto es, ante el representante diplomático ó consular del Perú, si igual no lo hubiere, el representante de la casa financiera y el del contratista testándose las firmas del comisionado *ad hoc* y del apoderado de D. Enrique Meiggs, oradándose sus cuatro impresiones y dividiéndolas de manera que la parte impresa en castellano se remita por el primer vapor al Ministerio de Hacienda del Perú, la parte alemana se deposite en el Banco de Inglaterra, la francesa se pase á la Legacion Peruana en Lóndres y la inglesa sirva de comprobante de su cuenta á los agentes financieros.

9º El pago de los intereses y la amortizacion de los bonos se efectuará en tiempo de paz ó de guerra, aunque el tenedor pertenezca á una nacion enemiga del Perú y en estado de guerra con la República; y dichos bonos quedan exentos de secuestro ó confiscacion, de todo derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

10. El Gobierno del Perú se obliga á proporcionar los fondos necesarios para satisfacer puntualmente los intereses y hacer la amortizacion semestral de bonos de tal manera que precisamente dichos fondos estarán en poder de los agentes financieros quince dias antes de la fecha en que debe hacerse el pago.

11. Además de la fe nacional solemnemente empeñada por el Gobierno constitucional del Perú á nombre y en legítima representacion de la República Peruana y de la hipoteca general de todos los bienes, acciones y rentas de la Nacion, y en especial de los productos sobrantes del huano despues de cubiertas las obligaciones que, hasta antes de esta fecha, graven sobre dichos productos, de las aduanas de la República para el puntual pago de los intereses y amortizacion de dichos bonos.

12. Si el producto de las aduanas fuere contra toda posibilidad alguna vez insuficiente para el servicio de amortizacion é intereses de estos bonos, el Gobierno satisfará inmediatamente, y con preferencia á todo otro pago de obligacion

terior al presente bono, la cantidad que fuere necesaria para dicho servicio tomándola de los recursos mas saneados y de las entradas fiscales.

13. Quedan tambien hipotecado al exacto servicio del pago de intereses y amortizacion de estos bonos el mismo ferrocarril de Arequipa á Puno, y el de Mejia á Arequipa, es decir, las vias férreas y todos sus edificios, dependencias, estaciones, máquinas, útiles y enseres de toda clase y los productos de dichos ferrocarriles.

14. Para dar la completa seguridad de que los fondos precisos para el pago de los intereses y la amortizacion de estos bonos se hará precisa é indispensablemente en las épocas debidas, el Gobierno se compromete á girar contra el comprador actual del huano que se vende en Europa y contra los compradores ó consignatarios que en adelante lo fueren, un libramiento á favor de los agentes financieros de estos bonos por las cantidades precisas para que dichos agentes tengan en su poder el 15 de Junio y el 15 de Diciembre de cada año, los valores necesarios para pagar dichos intereses y para hacer la amortizacion semestral.

15. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gocen ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú, dichos bonos pueden ser presentados en las aduanas y cajas fiscales de la República en pago de las cantidades que se adeuden al Gobierno, el cual admitirá á la par dichos bonos en pago de tales créditos así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

16. Al reverso de este bono se imprimirá en castellano, inglés, francés y aleman el decreto de 31 de Diciembre último que determina detalladamente las séries, números, forma, interés, amortizacion y garantías que debe contener; y los decretos por los cuales se nombran la casa emisora, depositaria y financiera, y los comisionados que deben firmar los bonos.

En su consecuencia, el Gobierno del Perú en uso de la autorizacion que le da la mencionada ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869, declara que se obliga y compromete en representacion y á nombre de la República Peruana á todas y á cada una de las condiciones y cláusulas contenidas en este bono, que se observarán y cumplirán debida y fielmente y que quedan hipotecadas las rentas generales de la Nacion y con particularidad las de las aduanas y el ferrocarril de Arequipa á Puno y el de Mejia á Arequipa con todo lo que los constituye, en sus estaciones, máquinas, carros y demas enseres con el producto que dé la explotacion ó arrendamiento de dichos ferrocarriles, al cumplimiento extricto de las obligaciones que van puntualizadas.

Y yo, D.....comisionado *ad hoc* del Gobierno y D.....apoderado de D. Enrique Meiggs, que firmamos el presente bono, certificamos que el Gobierno del Perú adeuda al portador la cantidad de.....por la que abonará semestralmente y mientras que este bono no sea sorteado, el interés á razon del 6 % anual sobre la dicha cantidad de..... que expresa, como tambien que será amortizado del modo que en él se indica.

Rúbrica de S. E.—ANGULO.

Lima, 17 de Febrero de 1870.—Es copia.—MASIAS.

Sobre emision de bonos para el pago.

Lima, Mayo 27 de 1870.

Vistas las modificaciones propuestas por el Ministro de Hacienda y Comercio al supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869, relativo á la emision de bonos para el ferrocarril de Arequipa á Puno, y

siendo conveniente al mejor servicio del Estado adoptar dichas modificaciones, se resuelve: el supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869 queda en vigor en los términos siguientes:

Habiéndose extendido con fecha 31 de Diciembre de 1869 la escritura de contrato celebrado en 8 del mismo con D. Enrique Meiggs, para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del referido contrato, queda convenido, de acuerdo con el referido contratista, que los bonos que en cantidad de 27.600,000 soles nominales que se le han de dar en pago de aquella obra estarán comprendidos en las séries y números siguientes, y se emitirán, amortizarán y estarán garantizados de la manera que á continuacion se expresa.

Art. 1º El número de las séries y el valor de los bonos comprendidos respectivamente en ellas, son las siguientes:

Série A.	2,300	bonos de á	1,000	£ c/u.	2.300,000
" B.	2,000	"	500	"	1.000,000
" C.	5,000	"	200	"	1.000,000
" D.	10,000	"	100	"	1.000,000
" E.	10,000	"	50	"	500,000
" F.	30,000	"	20	"	600,000
					6.400,000

Art. 2º El primer semestre vencerá el 1º de Julio de 1870 y el segundo el 31 de Diciembre del mismo año. Se abrirá un registro impreso de ellos el que será firmado por el comisionado del Gobierno nombrado *ad hoc*, el inspector fiscal del Perú en Europa, el representante diplomático de la Nacion en Lóndres y un notario público juramentado de la misma ciudad.

Art. 3º Cada bono se redactará en castellano, inglés, francés y aleman, conforme al modelo que acompaña este decreto y con las modificaciones que fuesen necesarias.

Art. 4º Los bonos serán firmados en Lóndres en presencia de un notario público juramentado, por el comisionado *ad hoc* del Gobierno y el inspector fiscal del Perú en Europa. Se extenderán actas de los bonos que diariamente se fuesen firmando, y dichas actas que puntualizarán las séries y números de los bonos firmados, se extenderán por duplicado para que un ejemplar de ellas se deposite junto con el bono general en el Banco de Inglaterra, y el otro se remita á esta capital para su archivo en el Ministerio de Hacienda y Comercio.

Art. 5º Los bonos firmados se depositarán en Lóndres en la casa de los señores Dreyfus Hermanos y Cª, de Paris, nombrada por el Gobierno y aceptada por el contratista ó en la casa ó banco que designe el inspector fiscal del Perú en Europa, si no pudiese ajustarse con aquella el contrato respectivo, y se entregarán de la manera que mas abajo se indica. El inspector designará la casa encargada de la emision con el asentimiento de D. Enrique Meiggs ó de su representante, y la que deba desempeñar las funciones de agente financiero para el servicio de estos bonos si no llegase á ajustarse el respectivo contrato con los mismos Dreyfus Hermanos y Cª, á cuyo fin se darán al referido inspector las instrucciones y poderes convenientes.

Art. 6º La comision ó premio de firma de los bonos, así como la impresion que el Gobierno del Perú mandará efectuar, los derechos de timbre, autorizacion, depósito, emision y todos los demas gastos que fuesen necesarios serán pagados por D. Enrique Meiggs segun ha sido pactado con este. La casa emisora queda autorizada para colocar bonos en la cantidad que sea precisa para cubrir los gastos que son de la exclusiva cuenta de D. Enrique Meiggs y cuyo importe se deducirá del precio de la obra.

Art. 7º De conformidad con el artículo 1º de este decreto y en virtud de la declaracion expedida

esta fecha por el Ministerio de Obras Públicas, el pago al contratista será hecho con cambio á la par, ó sea á razon de 5 soles por cada libra esterlina.

Art. 8º La casa depositaria entregará á D. Enrique Meiggs ó á su apoderado, en cualesquiera de las agencias que debe establecer conforme á este decreto, el importe de las facturas por compra de materiales que presentase debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes financieros, diplomáticos ó consulares de la República, los unos en defecto de los otros y que residiesen en los lugares del extranjero donde se verifiquen las compras de materiales ó útiles de la obra, ó por las autoridades competentes si se efectuasen dentro del territorio de la República. La misma casa abonará al contratista ó á su apoderado el importe de los certificados que expidiese á su favor el ingeniero inspector, y que llevasen la órden de pago del Ministerio de Hacienda por los trabajos ya hechos. Tanto el importe de las facturas como el de los certificados será pagado en los bonos que conforme á este decreto van á emitirse y que serán aceptados á la par por el contratista, deduciéndose préviamente del importe de los certificados el 10 ℘ de su valor, que quedará depositado como garantía que ofrece el contratista hasta el completo de 1.000,000 de soles.

Art. 9º El depositario ó agente financiero por sí ó por medio de sus sucursales en Paris, Francfort, Nueva York y Lima, hará á su presentacion el cambio de los vales provisionales expedidos por decreto especial por bonos definitivos, á cuyo fin se remitirá á dicha casa un ejemplar de dichos bonos y una copia de su registro.

Art. 10. Al hacerse la entrega de los bonos se cortarán los cupones correspondientes á los semestres anteriores á aquel en el cual D. Enrique Meiggs adquiriese el derecho á ser pagado, y por lo que respecta al cupon de dicho semestre, se cargará por el agente financiero en una cuenta especial al Debe del contratista la parte de interés que en dicho cupon corresponda al Gobierno. Esta cuenta se cerrará cada seis meses, deduciéndose su importe de la primera entrega que deba hacerse al contratista.

Art. 11. Los cupones de intereses de estos bonos, en las fechas de sus respectivos vencimientos, serán pagados por la agencia financiera y sus sucursales en Lóndres, Paris, Francfort, Nueva York y Lima.

Art. 12. Con arreglo á la ley de 15 de Enero del presente año se aplicará, desde el 1º de Enero de 1880 para la amortizacion de los bonos, una cantidad en libras esterlinas equivalente al 2 ℘ sobre los 6.400,000 libras esterlinas que dichos bonos representan. Ese fondo se acrecerá con el importe de los intereses correspondientes que se vayan amortizando.

Art. 13. El Gobierno se reserva el derecho de aumentar, cuando así le convenga y la ley se lo permita, el tipo señalado para fondo de amortizacion; tambien se reserva el derecho de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias ó de pagar en una sola vez y á la par todos los bonos en circulacion al tiempo de efectuar el reembolso ó de rescatarlos, recibiéndolos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas al Estado.

Art. 14. Las amortizaciones serán semestrales, á la par y por sorteo y se efectuarán el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año á contar desde 1880. El 31 de Marzo y el 30 de Setiembre de cada año se sortearán los bonos que hayan de amortizarse en 30 de Junio y 31 de Octubre, y los números sorteados se publicarán inmediatamente por tres dias consecutivos despues del sorteo en uno de los periódicos de mas circulacion en las ciudades de Lóndres, Paris,

Francfort, Nueva York y Lima. El sorteo se hará en presencia del agente fiscal del Perú en Europa, del representante diplomático de la República en Lóndres, en defecto de aquel, y á falta de éste del agente consular de la República, de un notario público juramentado, de un representante de la casa financiera nombrada para esta deuda y de un apoderado del contratista, si él lo quisiere. Se extenderá por duplicado acta del sorteo con especificacion de los bonos designados por la suerte y se remitirá uno de esos duplicados al Ministerio de Hacienda y Comercio, junto con la parte impresa en castellano del bono sorteado y cancelado y con los cupones que se hubiesen cubierto.

Art. 15. Los bonos sorteados dejarán de ganar interés desde el 30 de Junio ó 31 de Diciembre subsiguientes á su sorteo, cualquiera que sea el dia en que se entregasen para su pago, si no se presentaren el dia señalado para su cancelacion.

Art. 16. Los bonos pagados con todos los cupones de intereses amortizados, serán anulados y cancelados en presencia de los mismos referidos representantes de la República en Lóndres ó agente consular peruano, de un notario público juramentado, de un comisionado de la agencia financiera y de un apoderado del contratista, si él lo quisiere. Esta operacion se ejecutará oradando sus cuatro impresiones; la parte impresa en español se remitirá por el primer vapor al Ministerio de Hacienda: la parte impresa en aleman queda depositada en el Banco de Inglaterra; la parte impresa en frances se trasmite al Ministro de la República en Lóndres, y la parte impresa en inglés se vira al agente financiero para comprobante de su cuenta general de capital é intereses.

Art. 17. Para que los bonos sorteados puedan ser pagados en la [illegible] de París Francfort, Nueva York y Lima, la agencia financiera establecida en Lóndres pasará con la precisa anterioridad á dichas sucursales la razon de los bonos que hayan salido en suerte.

Art. 18. El interés de los bonos emitidos en virtud del contrato celebrado el 18 del mes actual, será pagado, y la amortizacion correspondiente se efectuará en los plazos y fechas prefijadas, tanto en tiempo de guerra como de paz, ó sea que los tenedores sean súbditos de una nacion amiga ú hostil á la República del Perú.

Art. 19. Los bonos de que se ocupan los artículos precedentes, quedan exentos en su totalidad de todo embargo ó secuestro, así como tambien de todo impuesto, derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

Art. 20. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gozan ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú y dichos bonos ó cupones pueden ser presentados en las aduanas y cajas fiscales de la República una vez sorteados y vencidos en pago de las cantidades que se adeudan al Gobierno, el cual admitirá dichos bonos en pago de tales créditos, así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

Art. 21. Para la debida garantía del pago de intereses de estos bonos, el Gobierno ofrece por este decreto, de una vez y por todo el tiempo durante el cual dichos intereses han de satisfacerse, el libramiento correspondiente contra la casa de Dreyfus Hermanos y C.ª, de París, para que durante el tiempo de su contrato destinen anticipadamente [illegible] las cantidades que de[illegible] la canti[illegible] [illegible] de [illegible] del [illegible]

terior al presente bono, la cantidad que fuere necesaria para dicho servicio tomándola de los recursos mas saneados y de las entradas fiscales.

13. Quedan tambien hipotecado al exacto servicio del pago de intereses y amortizacion de estos bonos el mismo ferrocarril de Arequipa á Puno, y el de Mejia á Arequipa, es decir, las vias férreas y todos sus edificios, dependencias, estaciones, máquinas, útiles y enseres de toda clase y los productos de dichos ferrocarriles.

14. Para dar la completa seguridad de que los fondos precisos para el pago de los intereses y la amortizacion de estos bonos se hará precisa é indispensablemente en las épocas debidas, el Gobierno se compromete á girar contra el comprador actual del huano que se vende en Europa y contra los compradores ó consignatarios que en adelante lo fueren, un libramiento á favor de los agentes financieros de estos bonos por las cantidades precisas para que dichos agentes tengan en su poder el 15 de Junio y el 15 de Diciembre de cada año, los valores necesarios para pagar dichos intereses y para hacer la amortizacion semestral.

15. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gocen ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú, dichos bonos pueden ser presentados en las aduanas y cajas fiscales de la República en pago de las cantidades que se adeuden al Gobierno, el cual admitirá á la par dichos bonos en pago de tales créditos así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

16. Al reverso de este bono se imprimirá en castellano, inglés, francés y aleman el decreto de 31 de Diciembre último que determina detalladamente las séries, números, forma, interés, amortizacion y garantías que debe contener; y los decretos por los cuales se nombran la casa emisora, depositaria y financiera, y los comisionados que deben firmar los bonos.

En su consecuencia, el Gobierno del Perú en uso de la autorizacion que le da la mencionada ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869, declara que se obliga y compromete en representacion y á nombre de la República Peruana á todas y á cada una de las condiciones y cláusulas contenidas en este bono, que se observarán y cumplirán debida y fielmente y que quedan hipotecadas las rentas generales de la Nacion y con particularidad las de las aduanas y el ferrocarril de Arequipa á Puno y el de Mejia á Arequipa con todo lo que los constituye, en sus estaciones, máquinas, carros y demas enseres con el producto que dé la explotacion ó arrendamiento de dichos ferrocarriles, al cumplimiento extricto de las obligaciones que van puntualizadas.

Y yo, D.....comisionado *ad hoc* del Gobierno y D.....apoderado de D. Enrique Meiggs, que firmamos el presente bono, certificamos que el Gobierno del Perú adeuda al portador la cantidad de.....por la que abonará semestralmente y mientras que este bono no sea sorteado, el interés á razon del 6 ℘ anual sobre la dicha cantidad de ..... que expresa, como tambien que será amortizado del modo que en él se indica.

Rúbrica de S. E.—ANGULO.

Lima, 17 de Febrero de 1870.—Es copia.—MASIAS.

Sobre emision de bonos para el pago.

Lima, Mayo 27 de 1870.

Vistas las modificaciones propuestas por el Ministro de Hacienda y Comercio al supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869, relativo á la emision de bonos para el ferrocarril de Arequipa á Puno, y

siendo conveniente al mejor servicio del Estado adoptar dichas modificaciones, se resuelve: el supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869 queda en vigor en los términos siguientes:

Habiéndose extendido con fecha 31 de Diciembre de 1869 la escritura de contrato celebrado en 8 del mismo con D. Enrique Meiggs, para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del referido contrato, queda convenido, de acuerdo con el referido contratista, que los bonos que en cantidad de 27.600,000 soles nominales que se le han de dar en pago de aquella obra estarán comprendidos en las séries y números siguientes, y se emitirán, amortizarán y estarán garantizados de la manera que á continuacion se expresa.

Art. 1º El número de las séries y el valor de los bonos comprendidos respectivamente en ellas, son las siguientes:

Série A.	2,300	bonos de á	1,000	£ c/u.	2.300,000
" B.	2,000	"	500	"	1.000,000
" C.	5,000	"	200	"	1.000,000
" D.	10,000	"	100	"	1.000,000
" E.	10,000	"	50	"	500,000
" F.	30,000	"	20	"	600,000
					6.400,000

Art. 2º El primer semestre vencerá el 1º de Julio de 1870 y el segundo el 31 de Diciembre del mismo año. Se abrirá un registro impreso de ellos el que será firmado por el comisionado del Gobierno nombrado *ad hoc*, el inspector fiscal del Perú en Europa, el representante diplomático de la Nacion en Lóndres y un notario público juramentado de la misma ciudad.

Art. 3º Cada bono se redactará en castellano, inglés, francés y aleman, conforme al modelo que acompaña este decreto y con las modificaciones que fuesen necesarias.

Art. 4º Los bonos serán firmados en Lóndres en presencia de un notario público juramentado, por el comisionado *ad hoc* del Gobierno y el inspector fiscal del Perú en Europa. Se extenderán actas de los bonos que diariamente se fuesen firmando, y dichas actas que puntualizarán las séries y números de los bonos firmados, se extenderán por duplicado para que un ejemplar de ellas se deposite junto con el bono general en el Banco de Inglaterra, y el otro se remita á esta capital para su archivo en el Ministerio de Hacienda y Comercio.

Art. 5º Los bonos firmados se depositarán en Lóndres en la casa de los señores Dreyfus Hermanos y Cª, de Paris, nombrada por el Gobierno y aceptada por el contratista ó en la casa ó banco que designe el inspector fiscal del Perú en Europa, si no pudiese ajustarse con aquella el contrato respectivo, y se entregarán de la manera que mas abajo se indica. El inspector designará la casa encargada de la emision con el asentimiento de D. Enrique Meiggs ó de su representante, y la que deba desempeñar las funciones de agente financiero para el servicio de estos bonos si no llegase á ajustarse el respectivo contrato con los mismos Dreyfus Hermanos y Cª, á cuyo fin se darán al referido inspector las instrucciones y poderes convenientes.

Art. 6º La comision ó premio de firma de los bonos, así como la impresion que el Gobierno del Perú mandará efectuar, los derechos de timbre, autorizacion, depósito, emision y todos los demas gastos que fuesen necesarios serán pagados por D. Enrique Meiggs segun ha sido pactado con este. La casa emisora queda autorizada para colocar bonos en la cantidad que sea precisa para cubrir los gastos que son de la exclusiva cuenta de D. Enrique Meiggs y cuyo importe se deducirá del precio de la obra.

Art. 7º De conformidad con el artículo 1º de este decreto y en virtud de la declaracion expedida en

esta fecha por el Ministerio de Obras Públicas, el pago al contratista será hecho con cambio á la par, ó sea á razon de 5 soles por cada libra esterlina.

Art. 8º La casa depositaria entregará á D. Enrique Meiggs ó á su apoderado, en cualesquiera de las agencias que debe establecer conforme á este decreto, el importe de las facturas por compra de materiales que presentase debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes financieros, diplomáticos ó consulares de la República, los unos en defecto de los otros y que residiesen en los lugares del extranjero donde se verifiquen las compras de materiales ó útiles de la obra, ó por las autoridades competentes si se efectuasen dentro del territorio de la República. La misma casa abonará al contratista ó á su apoderado el importe de los certificados que expidiese á su favor el ingeniero inspector, y que llevasen la órden de pago del Ministerio de Hacienda por los trabajos ya hechos. Tanto el importe de las facturas como el de los certificados será pagado en los bonos que conforme á este decreto van á emitirse y que serán aceptados á la par por el contratista, deduciéndose préviamente del importe de los certificados el 10 ℘ de su valor, que quedará depositado como garantía que ofrece el contratista hasta el completo de 1.000,000 de soles.

Art. 9º El depositario ó agente financiero por sí ó por medio de sus sucursales en Paris, Francfort, Nueva York y Lima, hará á su presentacion el cambio de los vales provisionales expedidos por decreto especial por bonos definitivos, á cuyo fin se remitirá á dicha casa un ejemplar de dichos bonos y una copia de su registro.

Art. 10. Al hacerse la entrega de los bonos se cortarán los cupones correspondientes á los semestres anteriores á aquel en el cual D. Enrique Meiggs adquiriese el derecho á ser pagado, y por lo que respecta al cupon de dicho semestre, se cargará por el agente financiero en una cuenta especial al Debe del contratista la parte de interés que en dicho cupon corresponda al Gobierno. Esta cuenta se cerrará cada seis meses, deduciéndose su importe de la primera entrega que deba hacerse al contratista.

Art. 11. Los cupones de intereses de estos bonos, en las fechas de sus respectivos vencimientos, serán pagados por la agencia financiera y sus sucursales en Lóndres, Paris, Francfort, Nueva York y Lima.

Art. 12. Con arreglo á la ley de 15 de Enero del presente año se aplicará, desde el 1º de Enero de 1880 para la amortizacion de los bonos, una cantidad en libras esterlinas equivalente al 2 ℘ sobre los 6.400,000 libras esterlinas que dichos bonos representan. Ese fondo se acrecerá con el importe de los intereses correspondientes que se vayan amortizando.

Art. 13. El Gobierno se reserva el derecho de aumentar, cuando así le convenga y la ley se lo permita, el tipo señalado para fondo de amortizacion; tambien se reserva el derecho de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias ó de pagar en una sola vez y á la par todos los bonos en circulacion al tiempo de efectuar el reembolso ó de rescatarlos, recibiéndolos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas al Estado.

Art. 14. Las amortizaciones serán semestrales, á la par y por sorteo y se efectuarán el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año á contar desde 1880. El 31 de Marzo y el 30 de Setiembre de cada año se sortearán los bonos que hayan de amortizarse en 30 de Junio y 31 de Octubre, y los números sorteados se publicarán inmediatamente por tres dias consecutivos despues del sorteo en uno de los periódicos de mas circulacion en las ciudades de Lóndres, Paris,

Francfort, Nueva York y Lima. El sorteo se hará en presencia del agente fiscal del Perú en Europa, del representante diplomático de la República en Lóndres, en defecto de aquel, y á falta de éste del agente consular de la República, de un notario público juramentado, de un representante de la casa financiera nombrada para esta deuda y de un apoderado del contratista, si él lo quisiere. Se extenderá por duplicado acta del sorteo con especificacion de los bonos designados por la suerte y se remitirá uno de esos duplicados al Ministerio de Hacienda y Comercio, junto con la parte impresa en castellano del bono sorteado y cancelado y con los cupones que se hubiesen cubierto.

Art. 15. Los bonos sorteados dejarán de ganar interés desde el 30 de Junio ó 31 de Diciembre subsiguientes á su sorteo, cualquiera que sea el dia en que se entregasen para su pago, si no se presentaren el dia señalado para su cancelacion.

Art. 16. Los bonos pagados con todos los cupones de intereses amortizados, serán anulados y cancelados en presencia de los mismos referidos representantes de la República en Lóndres ó agente consular peruano, de un notario público juramentado, de un comisionado de la agencia financiera y de un apoderado del contratista, si él lo quisiere. Esta operacion se ejecutará oradando sus cuatro impresiones; la parte impresa en español se remitirá por el primer vapor al Ministerio de Hacienda; la parte impresa en aleman queda depositada en el Banco de Inglaterra; la parte impresa en francés se trasmite al Ministro de la República en Lóndres, y la parte impresa en inglés servirá al agente financiero para comprobante de su cuenta general de capital é intereses.

Art. 17. Para que los bonos sorteados puedan ser pagados en las mencionadas sucursales de Paris, Francfort, Nueva York y Lima, la agencia financiera establecida en Lóndres pasará con la precisa anterioridad á dichas sucursales la razon de los bonos que hayan salido en suerte.

Art. 18. El interés de los bonos emitidos en virtud del contrato celebrado el 18 del mes actual, será pagado, y la amortizacion correspondiente se efectuará en los plazos y fechas prefijadas, tanto en tiempo de guerra como de paz, ó sea que los tenedores sean súbditos de una nacion amiga ú hostil á la República del Perú.

Art. 19. Los bonos de que se ocupan los artículos precedentes, quedan exentos en su totalidad de todo embargo ó secuestro, así como tambien de todo impuesto, derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

Art. 20. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privilegios que actualmente gozan ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú y dichos bonos ó cupones pueden ser presentados en las aduanas y cajas fiscales de la República una vez sorteados y vencidos en pago de las cantidades que se adeudan al Gobierno, el cual admitirá dichos bonos en pago de tales créditos, así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

Art. 21. Para la debida garantía del pago de intereses de estos bonos, el Gobierno ofrece por este decreto, de una vez y por todo el tiempo durante el cual dichos intereses han de satisfacerse, el libramiento correspondiente contra la casa de Dreyfus Hermanos y Cª, de Paris, para que durante el tiempo de su contrato deduzca anticipadamente de las mesadas que debe entregar al Gobierno, la cantidad necesaria para cubrir el importe de dichos intereses y que debe existir depositada en poder del agente financiero encargado del

servicio de esta deuda, quince dias antes del vencimiento del semestre respectivo. Queda además establecido que en todos los contratos de consignacion ó venta del huano que en adelante celebrare el Gobierno, el consignatario ó consignatarios, el comprador ó compradores de dicho huano quedarán por el hecho de ajustarse con ellos esos contratos expresamente ó á falta de cláusula expresa, implícita y realmente obligados á hacer en el modo y forma determinados en este artículo, la entrega del importe total correspondiente á cada semestre en cuanto quedasen libres los productos del huano, despues de cubiertos los compromisos contraidos sobre ellos hasta la fecha, á tal punto que D. Enrique Meiggs ó los tenedores de estos bonos puedan con pleno derecho exigir de dicho consignatario ó consignatarios ó de dicho comprador ó compradores la expresada suma en las fechas determinadas como obligacion libremente consentida y como letra aceptada en virtud del contrato de consignacion ó de venta con ellos pactado.

Art. 22. Para garantizar debida y eficazmente la amortizacion de los bonos, el Gobierno aplica por este decreto de una vez y por todo el tiempo necesario para la completa amortizacion de dichos bonos la suma correspondiente al 2 % sobre el importe total de la emision y cuya suma como la correspondiente á los intereses se deducirá del producto neto que dé la venta ó consignacion del huano que se exporte para Europa cada año, despues de deducidos los gravámenes que hasta la fecha afectan á dicho producto neto. Las entregas destinadas á la antedicha amortizacion empezarán á correr desde el 1º de Enero de 1880, por proporciones semestrales que como las de los intereses de que habla el artículo anterior, deberán depositarse en poder de la casa financiera encargada del servicio de esta deuda, con anterioridad de quince dias al vencimiento del semestre respectivo. Aplicará además el interés de las cantidades que se vayan amortizando. Y con el fin de que esta amortizacion quede eficazmente asegurada, el Gobierno girará oportunamente contra los consignatarios ó compradores del huano, que en adelante lo sean, al tiempo de celebrarse con ellos los respectivos contratos de consignacion ó de venta, los libramientos necesarios para que por todo el tiempo de sus contratos entreguen semestralmente en la forma especificada, las sumas correspondientes á la amortizacion semestral, quedando desde luego entendido que, á falta de ese libramiento ó de cláusula expresa en los referidos contratos de consignacion ó de venta, el consignatario ó comprador queda obligado en la parte de los productos que tuviese disponibles despues de cubiertos los compromisos contraidos hasta la fecha, á hacer las referidas entregas, pudiendo D. Enrique Meiggs ó los tenedores de estos bonos exigirles dichas entregas con el mismo derecho y fuerza que asiste al tenedor de una letra aceptada.

Además de las garantías especiales designadas en los dos anteriores artículos para el servicio de los intereses y de la amortizacion de estos bonos, el Gobierno hipoteca especial y señaladamente el ferrocarril de Arequipa á Puno y el de Mejia á Arequipa con sus estaciones, dependencias, máquinas, útiles, terrenos y los productos que diere la explotacion ó el arrendamiento de las mencionadas líneas férreas. Da además en hipoteca especial las rentas de las aduanas y en general todos los demas bienes y rentas de la Nacion.

Pase á la Direccion de Contabilidad y Crédito para los efectos consiguientes en la parte que le respecta; regístrese en la de Rentas y comuníquese. — Rúbrica de S. E. — PIÉROLA.

Informe del ingeniero Hindle.

Ilo, Abril 26 de 1876.

Señores miembros de la Junta Central de Ingenieros.

Tengo el honor de incluir á UU. los datos que he podido conseguir de los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa y de Arequipa á Puno. Como ha pasado el tiempo en que debia haber mandado estos datos, los mando ahora aunque un poco incompletos, si puedo obtener mas los mandaré tan pronto como sea posible.

He recorrido toda la extension de los dos caminos y con la excepcion de un derrumbe en cada uno he encontrado todo en muy buen estado. El primero de los derrumbes tuvo lugar cerca de la estacion de Quishuarán á 132 kilómetros de Mollendo, en un corte profundo de roca. Cayó una cantidad considerable de roca que hizo demorar el tren por cuatro horas. Cuando volví de mi inspeccion, habian hecho una plataforma para facilitar el trasporte del material si por acaso caen mas, y han puesto una cuadrilla de hombres arriba del corte para derribar toda la roca que amenace el camino y en esta época todo debe estar arreglado. El segundo tuvo lugar en el ferrocarril de Arequipa á Puno á 227 kilómetros de Arequipa, era en arcilla, principió el derrumbe á unos 30 metros arriba del terraplen y el pié tenia unos 50 metros mas abajo. Este ha sido causado por los aguaceros que han sido muy fuertes. El terraplen que cruzó este lugar se bajó unos 60 centímetros. Felizmente el tráfico no fué paralizado aunque habia que cortar los trenes por algun tiempo, traspasando los pasajeros y equipaje á pié de un tren á otro. Ya se han pasado los aguaceros y el terraplen está renovado. La empresa ha hecho las zanjas necesarias para desaguar el terreno.

He admirado el buen estado en que está parte de la línea, cruzando la cordillera, porque lo pasé unos dias despues que habian cesado los aguaceros que han sido, como he dicho antes, muy fuertes y todo el camino con la excepcion de ese derrumbe está en perfecto estado de conservacion, que prueba la solidez de la construccion del camino.

En la seccion del camino entre Arequipa y Puno, como no ha sido todavia entregado al Gobierno, la mayor parte de las estaciones son provisionales. Los únicos cambios que se han hecho desde Julio de 1874, han sido, poner una línea de rieles desde la estacion en Puno, hasta el fin del muelle en el lago Titicaca, y construir de piedra, muy bien trabajada, las murallas de las oficinas, de la bodega y de la casa del jefe de la estacion en Puno; pero, faltan todavia los techos y los muros de division.

Siento no poder dar á UU. el número de los rieles y durmientes que se han empleado en la refaccion de los caminos, porque el superintendente me dice que son tan mezclados con las cuentas de construccion que es imposible obtenerlos, pero, que de aquí en adelante va á tomar cuenta de ellos separadamente.

Sería de mucho provecho para los ingenieros inspectores, que la Junta Central formalizara cuadros impresos de todos los datos que necesita que se recojan.

Dios guarde á UU.—JOSÉ HINDLE.

Ferrocarril Central Trasandino del Callao á la Oroya.

Autorizacion para la compra de terrenos en el Callao.

Lima, Marzo 20 *de* 1876.

Siendo necesario construir á la brevedad posible la estacion del terminus del Ferrocarril Trasandino en el puerto del Callao, y visto el pedido de autorizacion que el empresario de esa línea, D. Enrique Meiggs, presenta para expropiar los terrenos de particulares que expresa el informe del ingeniero en jefe, que acompaña, y que se hallan marcados en el plano respectivo para probar la utilidad y conveniencia de llevar la via por la calle de Manco-Capac hasta el Castillo del Sol y prolongarla por la orilla del mar hasta la esplanada de los terrenos pertenecientes á la compañía del muelle dársena; se resuelve: que el empresario del Ferrocarril Trasandino de la Oroya proceda desde luego á expropiar en el puerto del Callao los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para llevar la línea del expresado ferrocarril á la esplanada del muelle dársena; ateniéndose á lo dispuesto en el supremo decreto vigente, pudiendo las personas que se crean con derecho á los terrenos que se ocupen exhibir los títulos que les favorezcan.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Terrenos rivereños en el Callao para el ferrocarril.

Lima, Abril 3 *de* 1876.

Visto el presente oficio de don Enrique Meiggs, empresario constructor del ferrocarril de la Oroya, en que manifiesta que habiendo designado el Supremo Gobierno, por decreto de 20 de Marzo próximo pasado, distinta localidad en que debe construirse la estacion del Callao de la referida línea, en lugar del Castillo del Sol, que, por la contrata primitiva, fué designado para el terminus en dicho puerto; y que siendo necesario para operar su prolongacion por la calle de Manco-Capac y orilla del mar segun el plano presentado, adquirir los terrenos de propiedad particular que se hallan en ese trayecto, y requiriendo para ello, á mas de la autorizacion con que se le facultó

para que procediera á la expropiacion de los mismos, la declaracion de que el Supremo Gobierno asume la responsabilidad de los contratos de compra que celebre con los poseedores de las referidas propiedades; se declara: que el Gobierno garantiza los contratos de compra que celebre el empresario D. Enrique Meiggs con los tenedores de los terrenos comprendidos entre el Castillo del Sol y los que pertenecen á la compañía del muelle dársena, marcados en el plano respectivo, debiendo presentar préviamente, para su aprobacion, los proyectos de dichos contratos, con cuyo requisito podrán extenderse las escrituras definitivas.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Adquisicion de la casa Sancho-Dávila.

Lima, Mayo 9 *de* 1876.

Visto el presente oficio del contratista del Ferrocarril Trasandino, D. Enrique Meiggs, elevando dos minutas de contrato de compra-venta, firmadas, una por D. José María Sancho-Dávila y la segunda por las señoritas Dª Ignacia, Dª Rosa Julia y Dª Cármen D. de Osma y Sancho-Dávila, condueñas de la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, sita en la calle de los Desamparados, de esta capital, comprendida entre los números 25 á 37 inclusive; y atendiendo á que la referida casa está comprendida en el plano que ha presentado el contratista del Ferrocarril Trasandino entre el Callao, Lima y la Oroya, designando la situacion y área mas conveniente para erigir la estacion central de Lima, de la expresada línea, que se acepta y aprueba en todas sus partes; y constando por las minutas hallarse llanos á la venta los condueños de la referida casa de Sancho-Dávila, por la suma de 100,000 soles, acéptanse los términos de las propuestas y se resuelve: que D. Enrique Meiggs, contratista del Ferrocarril Trasandino, proceda á realizar la compra, por cuenta del Estado, de la mencionada casa de Sancho-Dávila, tomándo las referidas minutas por base de la escritura pública que se extienda, en la que constarán, con la solemnidad que la ley prescribe, los términos y condiciones en ellas estipuladas.

Comuníquese á quien corresponda y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Expropiacion del conventillo de los Desamparados para la estacion del ferrocarril.

Lima, Junio 1º. *de* 1876.

Habiéndose negado absolutamente los señores Navarrete, Caballero y Tordoya, que aparecen como dueños del conventillo de los Desamparados, á vender á D. Enrique Meiggs, como empresario del ferrocarril de la Oroya, el mencionado conventillo, señalado como sitio para la estacion principal de pasajeros, en esta capital, del Ferrocarril Trasandino del Callao á la Oroya, sin embargo de habérseles ofrecido en pago 200,000 soles, cantidad mayor á la de 188,000 en que ha sido valorizado por el perito tasador nombrado al efecto, y siendo de indispensable necesidad obtener ese terreno para destinarlo á ese objeto de reconocida utilidad pública, es llegado el caso de proceder con arreglo á lo prescrito en el artículo 1157 del Código de Enjuiciamientos Civil; se dispone: que se remita este expediente, que contiene todos los antecedentes de la materia, al Prefecto del Departamento, para que en el dia inicie el correspondiente juicio de expropiacion forzosa por causa de utilidad pública, requiriendo su celo para que termine á la brevedad posible.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se aprueba la minuta de contrato.

Lima, Junio 14 *de* 1876.

En conformidad con lo dispues-

to en el supremo decreto de 3 de Abril próximo pasado; apruébase la minuta elevada por D. Enrique Meiggs, contratista del ferrocarril del Callao á la Oroya, en la que consta las condiciones de la compra que hace por cuenta del Estado de los terrenos pertenecientes á D. Antonio Fernandez, ubicados en el puerto del Callao y marcados en el plano que se acompaña, la que refrendada por la Direccion de Obras Públicas, será devuelta al expresado contratista, para que proceda á elevarla á instrumento público.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Itinerario y Tarifa.

Lima, Junio 23 de 1876.

Visto el proyecto de itinerario y tarifa presentado por D. Enrique Meiggs administrador del Ferrocarril Central Trasandino, relativo al tráfico de personas entre el puerto del Callao y las estaciones de Lima, examinado y apoyado por la Junta Central de Ingenieros en el respectivo informe; apruébase en todas sus partes, y se dispone, que regirá desde el dia 24 del presente mes, que es el fijado para la inauguracion del tráfico de pasajeros en la seccion del Callao á Lima, de la expresada línea, hasta que se introduzcan las modificaciones que sean convenientes.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Pasajes.

Lima, Junio 26 de 1876.

Habiendo sido aprobada con fecha 23 de los corrientes la tarifa de pasajes en la seccion del Callao á Lima, del Ferrocarril Central Trasandino, se declara: que forman parte de ella las siguientes reglas: 1ª los jefes y oficiales del ejército y armada nacional solo pagarán por su pasaje personal entre Lima y el Callao, la mitad de los precios designados en la referida tarifa, siempre que viajen de riguroso uniforme y con las insignias visibles de sus respectivas clases; 2ª tendrán pasaje gratis en la misma seccion de Lima al Callao, todos los alumnos de la Escuela Naval, Preparatoria y Militar, cuando vistan el uniforme completo del coligio á que pertenecen.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se autoriza al empresario del ferrocarril para que abra la via que indica.

Lima, Julio 6 de 1876.

Vista la propuesta y plano adjunto presentado por el empresario del Ferrocarril Central Trasandino, en que manifiesta la necesidad de abrir una via que cortando la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, propiedad del Estado, en el sentido de una prolongacion de la calle de la Pescadería con el objeto de dar facilidad al acceso de los pasajeros á la plazoleta contigua á los salones de espera y plataforma de la estacion central de los Desamparados, y de conformidad con la opinion de la Junta Central de Ingenieros, manifestada en el informe respectivo; apruébase dicha propuesta y plano respectivo; y en consecuencia, autorízase al empresario del Ferrocarril Trasandino para abrir en la casa Sancho-Dávila, la via que propone destinada al fácil acceso del público á los salones de espera y plataforma de la estacion central de los Desamparados; y atendiendo á que dicha via solo se destina al tráfico de pasajeros del Ferrocarril Trasandino; se dispone: que el empresario, D. Enrique Meiggs, haga cerrar con una verja el acceso de ella por el lado de la calle, á fin de marcar los límites de la propiedad del Estado, de evitar con ella todo tráfico que no sea el de pasajeros, con cuyo objeto designará las horas en que las puertas estén abiertas en

relacion de las necesidades del servicio.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Nombramiento de interventor fiscal.

Lima, Julio 18 *de* 1876.

Nómbrase interventor fiscal de la explotacion de la seccion entre el Callao y Lima, del Ferrocarril Central Trasandino, al oficial 1º jefe de la seccion de Hacienda, cesante, D. Eduardo Villena, el que disfrutará del haber correspondiente á su empleo.

Aplíquese el gasto á los fondos votados por la ley de 28 de Abril de 1873.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Chancay á Palpa.

Permiso para construir un ramal.

Lima, Agosto 12 *de* 1875.

Visto el presente expediente promovido por D. Ceferino Elguera para que se le permita construir por su cuenta, y usando de los terrenos de propiedad nacional, un ramal que ponga en conexion en la estacion de Chancay, el ferrocarril que él construye entre Palpa y dicho puerto con la línea del Estado, que parte de Lima y tiene el mismo término; y resultando de informes emitidos por la Junta Central de Ingenieros y por el administrador de este último ferrocarril, que lejos de ser perjudicial es conveniente á los intereses fiscales, que se haga tal ramal de conexion; accédese á la solicitud del recurrente, y á fin de que la obra se haga en debida forma y evitar diferencia con los hacendados del lugar, oblígase á Elguera á adoptar el trazo que le presentará la Junta Central de Ingenieros y procédase préviamente por la misma junta á hacer la demarcacion de los terrenos que pertenecen al Estado en ese punto.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

No ha lugar.

Lima, Abril 18 *de* 1876.

Habiendo procedido el Gobierno con arreglo á lo dispuesto por la ley de 14 de Marzo de 1857, al expedir el Reglamento General de Ferrocarriles, en cuyo artículo 1º se declara, ser de la competencia del Ministerio de Gobierno la inspeccion, vigilancia, policía y buen régimen de las vias férreas; se declara sin lugar la reconsideracion que solicita el concejo departamental, de la resolucion expedida el 27 de Enero próximo pasado, á consecuencia del reclamo que hizo el empresario del ferrocarril de Palpa á Chancay, por hallarse en todo conforme al expresado artículo 1º del reglamento citado.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Se manda entregar 20,000 soles al administrador del ferrocarril.

Lima, Mayo 31 *de* 1875.

Visto el presente recurso del ingeniero administrador del ferrocarril de Ilo á Moquegua, manifestando la necesidad de que se le provea de fondos para chancelar varias deudas pendientes y abastecerse de carbon de piedra, se resuelve: que se entregue á dicho administrador, por la aduana de Arica, con el indicado fin, la suma de 20,000 soles, en mesadas de 5,000 soles, principiando desde el próximo Junio, cargándose el gasto á la partida 740 del Presupuesto General vigente. Pase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Reduccion de sueldos á los empleados.

Lima, Octubre 22 *de* 1875.

Siendo excesivos los gastos de la administracion y explotacion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y considerando: 1º que los rendimientos de esa via son siempre inferiores á los desembolsos que ocasiona; 2º que es necesario asegurar la estabilidad de su explotacion, introduciendo economías que por lo menos equilibren las entradas á los gastos que origina; se resuelve: 1º que se reducen los sueldos y jornales en un 25 ℗ de su monto actual, á todos los empleados y obreros del ferrocarril de Ilo á Moquegua, debiendo deducírsele ese tanto desde el 1º del próximo mes de Diciembre; 2º quedan exceptuados únicamente los empleados que hubiesen celebrado contrata escrita, la que será respetada hasta su terminacion; 3º los boleteros de las estaciones de Moquegua é Ilo, y el jefe de la de El Conde, deberán ejercer á la vez las funciones de telegrafistas para los asuntos del servicio y para el público segun las tarifas establecidas para las líneas del Estado.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Apruébase el gasto hecho.

Lima, Octubre 25 *de* 1875.

Habiéndose visto obligado el Prefecto del extinguido departamento de Moquegua, en virtud de los acontecimientos políticos que tuvieron lugar en los meses de Noviembre y Diciembre últimos, á dictar la órden correspondiente para que la aduana de Arica, invirtiese la cantidad de 2,807 soles 50 centavos, en cien toneladas de carbon de piedra con destino al ferrocarril de Ilo á Moquegua, y en los gastos ocasionados en el flete y desembarque de dicho artículo, cuya cuenta se encuentra comprobada con los respectivos documentos: apruébase dicho gasto, y en consecuencia remítase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes.

Aplíquese este gasto á la partida 740, pliego 1º del Presupuesto General vigente.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Sueldos de empleados

Lima, Noviembre 18 *de* 1875.

Por convenir al mejor servicio del ferrocarril de Ilo á Moquegua, se resuelve: que el jefe de la maestranza disfrute el sueldo de 300 soles, el jefe de camineros 200 soles y los dos maquinistas 150 soles cada uno, de cuyos haberes mensuales estaban en posesion antes de expedirse el decreto de 22 de Octubre último, que redujo en un 25 ⅌ los de los empleados del mencionado ferrocarril,, y que del mismo modo continúen percibiendo diariamente 5 soles 50 centavos el mecánico y 5 soles el calderero, quedando en esta parte modificado el supremo decreto citado.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Rebaja de fletes.

Lima, Julio 13 *de* 1876.

En atencion á las razones aducidas en el supremo decreto de 5 de Junio del año próximo pasado de 1875, relativo á la fijacion de cinco centavos de sol de flete, por el trasporte de tonelada en cada milla, en los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa y de Arequipa á Puno, de minerales y metales de cobre, estaño, plomo y platino, así como el carbon de piedra y mineral de plata, cuya ley no exceda de cincuenta marcos por cajon, se declara: que igual rebaja se hace extensiva á las mismas sustancias que se trasporten por el ferrocarril del Estado de Ilo á Moquegua, previniéndose así mismo, que esta tarifa no será alterada sino despues de aviso con un año de anticipacion.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se manda entregar 10,000 soles al administrador del ferrocarril.

Lima, Julio 18 *de* 1876.

Atendiendo á las razones que expone el administrador del ferrocarril de Ilo á Moquegua, en virtud de las que solicita la cantidad de 25,000 soles para los gastos que relaciona y que son de indispensable necesidad; y no siendo posible satisfacerlos totalmente por las circunstancias en que se encuentra el Erario; remítase al Ministerio de Hacienda para que ordene que la aduana de Arica entregue al referido administrador la cantidad de 10,000 soles, á fin de que los emplee en lo que considere de mas urgencia.

Aplíquese este gasto á los fondos votados en la ley de 28 de Abril de 1873.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se declaran inaceptables las propuestas hechas para el arrendamiento del ferrocarril y muelle.

Lima, Julio 26 *de* 1876.

Vistas las propuestas presentadas al Ministerio de Gobierno para el arrendamiento del ferrocarril de

Ilo á Moquegua y muelle de ese puerto, suscritas, una por los señores Samuel Barrios, Bernardo Ghersi y José Tudela; otra por D. Gregorio Cabello; otra por los señores Emilio de la Flor, José C. Angulo y Augusto Elmore; y otra, fuera del término estipulado, por los señores Federico Fouler y Juan Cauvi; y atendiendo á que ninguna de las referidas propuestas llena los fines que se propuso el Gobierno al poner en arrendamiento el ferrocarril de Ilo á Moquegua y muelle de ese puerto; y por cuanto aquel se reservó el derecho de aceptar ó no las propuestas que se formulasen; se resuelve: que ninguna de las exhibidas por los citados señores, reune los requisitos que á juicio del Gobierno son indispensables para la locacion de esa propiedad nacional, y por consiguiente se declaran inaceptables.

Desglósense y devuélvanse á los interesados las referidas propuestas, prévia anotacion de la Direccion de Obras Públicas de haber sido desechada, puesta al pié de cada una.

Regístrese.— Rúbrica de S. E.— GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Lima á Chancay.

Se emiten 40,000 soles en bonos para la reparacion del ferrocarril.

Lima, Febrero 17 *de* 1875.

Visto el presente informe del ingeniero de Estado D. Gerrit S. Backus, relativo á la comision que se le confió por la Junta Central de Ingenieros para que determinara y presupuestara las obras que deben emprenderse en el ferrocarril de Lima á Chancay, á fin de procurar la conservacion de la línea y hacer segura su explotacion, y teniendo en consideracion que la suma de 258,826 soles á que asciende el presupuesto formado es mayor de lo que las circunstancias actuales de la Hacienda Pública permiten dedicar á esta línea, y que además muchas de las obras propuestas no son de urgente necesidad; de conformidad con lo dictaminado por la Junta Central de Ingenieros, se resuelve: que solo se invierta en la reparacion del ferrocarril la cantidad de 40,000 soles, la que se distribuirá en la proporcion indicada por la mencionada junta, entre las obras mas urgentes, consistentes en el relleno del viaducto de Piedras Gordas, reparaciones y protecciones de los puentes sobre los rios Chillon y Pasamayo, reparo y pintura de coches y de una locomotora, compra de maquinaria para el taller y de balanzas.

Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga se emita á favor del administrador del ferrocarril de Lima á Chancay, D. Rolando H. East, la referida suma de 40,000 soles en bonos de la nueva deuda interna consolidada al tipo de 75 ₱, para verificar esta obra, con cargo á la partida 740 del Presupuesto General.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se eleva la emision de bonos á 70,000 soles.

Lima, Marzo 9 *de* 1875.

Visto nuevamente este expediente, á mérito de la consulta hecha por el Ministerio de Hacienda en los oficios que anteceden, se resuelve: que los bonos que deben emitirse para reparar la línea férrea de Lima á Chancay, segun el decreto supremo de 17 de Febrero próximo pasado, sean de los de libre disposicion del Gobierno en la deuda

flotante, los mismos que ganarán interés desde la fecha de su emision, y considerando además, que es de urgente necesidad construir bodegas en Ancon para el servicio de la línea; inclúyase esta obra entre las designadas en el citado decreto supremo, y para ello elévese la emision de bonos á la suma de 70,000 soles en lugar de los 40,000 ordenados, quedando modificado en este sentido el decreto de la materia.

Vuelva al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes, cargando el gasto total á la partida 740 del Presupuesto General, y regístrese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Rebaja de 25 % en el trasporte de materiales de fábrica para Ancon.

Lima, Junio 14 de 1875.

Manifestando el administrador del ferrocarril de Lima á Chancay en el presente oficio, que los tenedores de terrenos en la caleta de Ancon se abstienen de fabricarlos, no obstante la escasez de habitaciones que durante la temporada se nota en ese lugar, porque la tarifa de trasporte de los materiales por aquella línea, hace demasiado costosa la construccion de edificios; y teniendo en consideracion: que uno de los fines de los ferrocarriles es promover el ensanche de las poblaciones, lo cual traerá mas tarde como natural consecuencia, el mayor rendimiento de las mismas líneas; se resuelve: que por el término de seis meses, contados desde esta fecha, el ferrocarril de Chancay haga una rebaja de un 25 ℘ en la tarifa que actualmente rige, para los materiales de fábrica que se trasporten á Ancon.

Regístrese, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se aprueba el contrato.

Lima, Junio 19 de 1875.

Teniendo en cosideracion las razones que expone el ingeniero administrador del ferrocarril de esta capital á Chancay, D. Rolando H. East, y lo conveniente que es el proyecto de contrato que ha celebrado con el señor don Gerónimo Sanchez en virtud del que este se compromete por el término de cinco años á trasportar únicamente por la línea y á embarcar y desembarcar por el puerto de Ancon los productos de sus haciendas, lo mismo que las maquinarias, herramientas y en general todos los artículos que le pertenezcan, y que se expresan en el indicado proyecto, con las condiciones de que pagará por fletes los designados en dicho contrato: apruébase en todas sus partes, debiendo cuidar, el citado administrador, de que se observe con la mayor exactitud.

Sáquense las respectivas copias, de las que, una con trascripcion de este decreto, se remitirá al Ministerio de Hacienda y otra al administrador mencionado para los efectos consiguientes.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se manda construir una alcantarilla ó acueducto.

Lima, Febrero 16 de 1876.

Visto este recurso de D. Juan J. Moreira, representante de D. Mariano Moreira, dueño de la chacra "Salinas", en que manifiesta el perjuicio que sufre el fundo, dejando sin regadío una parte de él, por cuanto la línea del ferrocarril á Chancay, atravieza algunos de sus potreros, sin haberse dejado el paso libre de las aguas á los terrenos bajos; y en atencion que es asi mismo perjudicial á la via que las aguas de los terrenos superiores estacionen al pié de los terraplenes; estando previsto este caso en el Reglamento General de Ferrocarriles;

se resuelve: que el administrador de la línea de Chancay, proceda á construir una alcantarilla ó acueducto, de solo el ancho de la zona del ferrocarril, y con la capacidad suficiente para el paso de las aguas mas abundantes, en el punto que de acuerdo con D. Juan J. Moreira, sea el designado como el mas apropiado para el paso de las aguas, consultando la seguridad de la via y la economía de la obra que se ejecute.

Comuníquese y regístrese.— Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se autoriza la entrega de materiales para establecer ramales.

Lima, Julio 18 *de* 1876.

Atendiendo á las razones que exponen en este recurso los señores Rodriguez y Rodrigo, Pedro Antonio Pomar, José Canevaro é hijos y Althaus y Tenaud, dueños unos y arrendatarios otros de los fundos limítrofes á la línea férrea de esta capital á Chancay, solicitando un arreglo con el administrador de dicho ferrocarril, cuyo resultado segun lo manifiestan es ventajoso para ambas partes; y teniendo en consideracion que interesado el Gobierno en protejer por todos los medios que estén en sus facultades la agricultura nacional y deseos de proporcionar todas las facilidades que estén en la esfera de sus atribuciones; se autoriza al citado administrador del ferrocarril de Lima á Chancay, para que cuando tenga los materiales suficientes y que solicitan los referidos hacendados se les entregue en la cantidad conveniente y que sea indispensable para establecer á costa de ellos los desvios ó ramales en los de la via principal á las oficinas de los fundos que conducen á los aludidos hacendados, debiendo presentarse los proyectos del trazo antes de empezar los trabajos á fin de que sean examinados por la Junta Central de Ingenieros y obtengan la aprobacion del Gobierno, y asimismo con el indicado fin, el proyecto de contrato que entre el expresado administrador del ferrocarril y conductores de fundos se celebre relativo á las condiciones del trasporte de la carga, tanto en los ramales proyectados como en la via principal, siendo obligatorio á los citados hacendados además, ceder al Fisco por la proteccion que les dispensa, los terrenos que ocupen los desvios ó ramales que se implanten en los fundos beneficiados.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Ferrocarril de Lima á Pisco.

Se aprueban los planos.

Lima, Julio 22 de 1876.

Vista la presente solicitud de los empresarios del ferrocarril de Lima á Pisco, D. Manuel José Ramos, por sí y en representacion de su hermano D. Juan Martin Ramos, y los planos definitivos que la acompañan, relativos al expresado ferrocarril, los que han sido examinados y juzgados por la Junta Central de Ingenieros en el informe que precede; y considerando que dichos planos son suficientes y pueden aceptarse en conjunto, á pesar de la no presentacion de los complementarios estipulados en el supremo decreto de 15 de Enero de 1873, comprensivo igualmente de la designacion de los volúmenes de materiales en cortes y terraplenes y del presupuesto descriptivo de la obra; con lo opinado por la Junta Central de Ingenieros, apruébanse como definitivos los planos del ferrocarril de Lima á Pisco, y se resuelve: que los empresarios del expresado ferrocarril principien los trabajos de la ejecucion de la obra, so pena de caducidad, si, como lo estipula el inciso 2º del artículo 4º del contrato de 17 de Febrero de 1873, no lo hacen en el término de un mes, contado desde esta fecha; y se declara que, para los empresarios, subsiste la obligacion de presentar y obtener la aprobacion respectiva de todo lo que se relaciona con el sistema de puentes, necesidad de túnel, direccion de la línea, aproximacion á las poblaciones, etc. é igualmente los detalles indicados en el informe de la Junta Central de Ingenieros, del que se les remitirá copia certificada por la Direccion de Obras Públicas.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—Gargia y Garcia.

Informe del ingeniero Elmore.

Lima, Setiembre 4 de 1876.

Señor Vice-presidente de la Junta Central de Ingenieros.

En cumplimiento de su nota, fecha 4 de Agosto próximo pasado, por la que se sirve comunicarme que el Supremo Gobierno se ha dignado nombrarme inspector del ferrocarril de Lima á Pisco, he pro-

cedido á examinar detenidamente los trabajos emprendidos en dicho ferrocarril.

Estos se principiaron el 15 de Agosto próximo pasado, entre las poblaciones del Barranco y Surco, en los terrenos de la chacra del Cercado perteneciente al Estado. La línea sigue hácia el portezuelo de Santa Teresa, pasa por el lado del estanque de la hacienda de Villa, dejando la casa de la hacienda como á setecientos metros á la derecha, corta la laguna y se dirige hácia el punto llamado la Mamacona: allá llega á la playa y sigue esta hasta la parte baja de las ruinas de Pachacamac. Como en esta última parte el terreno es de arena y completamente á nivel, los empresarios han resuelto á postergar el trabajo en ella y trasladarlo á las ruinas de Pachacamac y al valle de Lurin donde es mas difícil.

Los trabajos emprendidos llegan hasta la Mamacona y están concluidos en una extension de once kilómetros, exceptuando las alcantarillas sobre las acequias y una que otra punta de roca que atravieza la línea. En los terrenos cultivados se construyen las tapias, que deben formar los cercos del ferrocarril al mismo tiempo que los desmontes y terraplenes, y en los terrenos húmedos las zanjas para desecarlos.

Es todo lo que por ahora tengo que informar.

Dios guarde á US.—A. ELMORE.

Ferrocarril de Paita á Piura.

Inspeccion hecha en el mes de Julio de 1876 por el ingeniero de Estado Alfredo F. Sears, comisionado con este objeto por decreto de 26 de Junio de 1876.

Señor Don Francisco Paz Soldan Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros.

El dia 26 del mes próximo pasado, el que suscribe, ingeniero inspector de los ferrocarriles del Norte, recibió órdenes del Supremo Gobierno para proceder á Paita por el vapor del 28 con el objeto de inspeccionar cuidadosa y detalladamente el ferrocarril que se construye de ese puerto á Piura, á fin de obtener "un exacto conocimiento del estado en que se encuentran los trabajos, seguridad de la parte construida y traficada, factoría y material rodante de dicha obra," incluyendo además en el informe todo aquello que sea preciso para dar una idea cabal de la actual condicion de la expresada línea.

En conformidad con estas instrucciones llegué á Paita el 30 del próximo pasado, y en ese mismo dia di principio á la inspeccion, recorriendo en el tren la distancia de este puerto al pueblo de la Huaca, como un preparativo para el exámen prolijo que mas tarde llevé á cabo.

Hice además en ese dia, un exámen general de maquinaria fija y movible, el material rodante y las estaciones.

El contratista Blume me ha proporcionado con la mayor franqueza todos los datos que le he pedido, manifestando su deseo de esclarecer lo concerniente al objeto de la inspeccion, y así he podido llegar á un conocimiento perfecto del estado de la obra.

En cuanto al estado del camino no encuentro, despues de un prolijo exámen de la seccion entre Paita y la Huaca, nada de importancia que añadir al informe de la Junta Central de Ingenieros, que es como sigue:

"S. M.

"De los certificados que esta Junta ha aprobado, se deduce que los trabajos en el ferrocarril de Paita á Piura tienen una extension de 34 kilómetros 73 y se subdividen del modo siguiente:

Terraplenes de 6 kilómetros 85 en las cuestas de Paita á la Huaca á S. 55,000.....	S. 376,750	
Terraplenes de 27 kilómetros 88 en el tablazo de Paita y en la Huaca á 1,300.....	" 36,244	
Los certificados firmados manifiestan que se han enrielado 31 kilómetros, cuyo valor es	" 89,364	32
Por facturas de materiales.....	" 734,442	78
	1.236,801	10

"A esta suma es preciso agregar el valor de materiales certificados antes de la instalacion de la Junta, el cual asciende segun cuadro presentado por el jefe de la Seccion de Contabilidad del Ministerio de Gobierno, señor. Goitizola, á soles 43,129 36 centavos.

"Apesar de que no se ha hecho una inspeccion del camino hasta ahora, esta Junta tiene conocimiento por uno de sus miembros, que estuvo en comision en el mes de Mayo último en Paita, del estado en que dicho camino se encuentra, y pasa á informar como sigue:

"La seccion de Paita á la Huaca está ya concluida, pero algunos de los terraplenes altos de la cuesta de Paita se han asentado y ha sido preciso levantar el nivel de ellos varias veces. Este movimiento de los terraplenes tendrá que cesar cuando la tierra haya tomado su talud natural y entónces podrá decirse que está completamente terminada esa cuesta.

"El resto del camino se encuentra en las condiciones de todo trabajo recien hecho y necesita, por consiguiente, pequeñas perfecciones que deberá exigirse cuando esa obra se reciba. La enrieladura está terminada hasta la Huaca y de este punto hácia adelante solo hay terraplenes hasta completar los 34 kilómetros 76 indicados en el cuadro anterior.

"Si algo pudiera temerse sería por los terraplenes que se han asentado varias veces, pero suponiendo que estos desapareciesen por completo, sería necesario gastar de diez á quince mil soles cuando mucho para volverlos á construir y este caso es una mera suposicion.

"En suma, las imperfecciones que hoy existen son de tal naturaleza, que es suficiente la garantía del 10 ℘ retenida sobre los trabajos. En cuanto á la retencion del depósito de 100,000 soles esta Junta opina que no es necesario por lo expuesto anteriormente y además reproduce el informe de la Direccion de Obras Públicas.—S. M.—M. A. Viñas.—T. Arancibia. — Francisco Paz Soldan.—E. Delgado. —E. Habich."

A esto añadiré que los terraplenes á que alude el informe, han sido concluidos hasta la gradiente con una sola excepcion en que entre las estacas 145 á 150, es decir, en una distancia de 190 metros falta un poco mas de un metro de altura para completar un terraplen que provisionalmente se pasa por medio de un viaducto, y donde contínuamente hay trabajando un tren de construccion rellenando ese sitio con material sacado del corte adyacente hácia el Este, el cual en una distancia de como 100 metros no tiene aun todo su ancho. Estos son los únicos dos puntos importantes en la seccion entre Paita y la Huaca que requieren aun un poco de trabajo y he encontrado á mi llegada que se estaba ejecutando con el número de peones que la localidad y la clase de trabajo permitian emplear.

Este trabajo no ha cesado en los quince dias de mi permanencia, y calculo que lo que falta para completarlo importa 700 soles.

Encontré además, y he dejado funcionando, una cuadrilla de peo-

nes camineros que conservan la línea en buen estado, al mando de un sobrestante muy competente, ocupada en reparar las pequeñas desigualdades que ocasiona el tráfico y que son inevitables. Sabido es que en los primeros años todo camino, por bien construido que esté, pierde su nivel y su alineamiento, y presenta durante el primer año una superficie mas ó menos áspera. Sin embargo, los trabajos de esa cuadrilla principian ya á tener un efecto permanente y la via está gradualmente asumiendo esa condicion de estabilidad y aun de elegancia, que en terreno menos favorable se obtiene solo despues de un año ó mas de uso. He observado que en algunos de los terraplenes altos, la cuadrilla indicada habia descompuesto en parte el lecho del camino por tomar, como que estaba mas á la mano, el material para rellenar entre y abajo de los durmientes de la misma corona del terraplen.

Pero el contratista ha dado órden que se evite en lo futuro esa irregularidad. El costo de perfeccionar lo que de la manera indicada se ha descompuesto, asciende á unos 150 soles.

Otra cuadrilla pequeña está empleada en limpiar la arena que en pequeña cantidad invade la línea en un trecho de pocos metros cerca de Paita; y en otro en el faldeo de la Huaca.

Esa arena no proviene de los cortes, sino es lo que en todo este distrito forma los médanos que por cualquiera parte que se lleve la línea, será siempre una causa de un pequeño gasto de conservacion. Estimo el costo total de perfeccionar la línea entre Paita y la Huaca, en 4,000 soles cuando mucho.

Se me informó en Paita que algunos ciudadanos habian elevado una representacion al Supremo Gobierno, quejándose del estado del camino y del abandono de las propiedades del Estado. No he visto ese documento ni conozco á los autores; pero me ha parecido propio indagar en lo posible la naturaleza de estas quejas, para saber si me podian ser de utilidad en el exámen de los trabajos. Pero no he encontrado sugestion alguna de valor. Lo que he oído es lo siguiente:

1º Que las propiedades del Gobierno no se cuidan debidamente por el contratista;

2º Que el lecho del camino y los cortes son mas angostos que los que exigen las especificaciones del contrato;

3º Que el material rodante es de una calidad inferior;

4º Que los rieles son de mala calidad y de menor peso de lo que exige el contrato;

5º Que el camino está en mala condicion y ofrece peligro.

Hay un adagio inglés que dice que "los niños y los idiotas no deben criticar un trabajo que se está haciendo," y supongo que si algo puede confundir la inteligencia de alguna persona sin experiencia, sería ver una inmensidad de material, maquinaria y herramientas de un ferrocarril, por valor de tres cuartas partes de un millon de soles, en sus varios grados de desembarque, preparacion para su posicion permanente y armadura, como se puede observar en cualquiera estacion de ferrocarril en via de construccion.

Siendo suficientemente confuso para aquellos que lo tienen á su cargo, cuánto mas no lo será para las personas que por primera vez presencian semejante exposicion, como la que existe en la estacion de Paita. Si los ignorantes presumen emitir su juicio, no es extraño que hablen de un "abandono completo."

Pero el contratista tiene un mecánico y dos peones empleados expresamente para limpiar y mantener en órden la maquinaria ya colocada y en uso y las herramientas del taller, y otros empleados que gradualmente van convirtiendo al

órden el caos de material que se ha desembarcado durante los meses pasados, trabajo que, en el actual estado financiero, no se puede apurar, pero sin embargo progresa hácia su conclusion.

No es cierto que la propiedad del Gobierno se trata con descuido, pero se cuidaria mejor y con menos gasto, si el contratista tuviera fondos para hacer colgar los portones de la casa de máquinas y de los talleres y bodegas que, lo mismo que las ventanas, están hechas y amontonadas en el taller.

Tampoco es cierto que los cortes sean angostos ni que el camino se haya hecho de mal material. Los cortes son, al contrario, mas anchos invariablemente de lo que demanda el contrato, y los taludes en el barranco de Paita han sido limpiados de los objetos que podrian caer sobre la via, á no ser que fuese algun material precipitado por un terremoto.

Que estos cortes tengan un ancho ámplio es natural, porque se ha necesitado darle mas que el suficiente para procurarse material para los terraplenes adyacentes. Debo añadir, en cumplimiento de mi deber, que el contratista no solo se ha ceñido al trazo oficial sino que ha mejorado la gradiente en todas las curvas de la subida de Paita, reduciéndolas del 2 p. que exige el contrato al 1½ p. Esta mejora es importante, pues disminuye las resistencias. Los terraplenes llegan al cerco de Nomara, 5 kilómetros mas allá de la Huaca.

En cuanto á la calidad del material rodante lo describiré algo detalladamente conforme proceda en el inventario de mas abajo. Lo he examinado minuciosamente y hasta en sus últimos detalles.

Puedo decir lo mismo de los rieles.

En cuanto á la última queja, de que el camino está en mala condicion y ofrece peligro, tampoco tiene fundamento, y en prueba de ello diré que desde el 4 de Enero próximo pasado están corriendo diariamente trenes de agua y pasajeros y otros de lastre, á razon de 30 kilómetros por hora, sin novedad. No he tenido noticia sino de dos accidentes, el uno causado por un peon caminero que saltando de un corte con intencion de tomar el tren que pasaba, cayó entre las ruedas y murió instantáneamente. El otro caso sucedió en un tren de lastre, en parte por la imprevision de los que lo manejaban, y en parte por la de la víctima que sentado sobre la rueda de los frenos cayó al parar súbitamente el tren. Murió despues de una amputacion. A mas de los casos que acabo de referir, ha habido un descarrilamiento parcial de un coche, sin desgracia alguna, en un lugar donde se estaba trabajando, y dos ó tres incidentes insignificantes, como suelen ocurrir en todo ferrocarril. En este lugar debo observar que las locomotoras y carros están provistos de los frenos de aire comprimido, conocidos bajo el nombre de "Frenos de Westinghaus." Por medio de este aparato el tren puede ser detenido casi instantáneamente y sin peligro; ofrece además las ventajas de que en un descarrilamiento quedan parados los carros que se desenganchan. Además, como el aparato es manejado por el maquinista desde su máquina, y obra sobre todo el tren á la vez, permite su pronto empleo por la persona que primero se apercibe de un peligro, sin trabar por esto la accion independiente de los palanqueros. Los coches están provistos de la plataforma de patente de Miller, que impide lo que en los Estados Unidos se designa bajo el nombre de "Telescopiar," que consiste en meterse un coche adentro de otro en caso de choque. El contratista me aseguró que no estaba obligado á suministrar ni el freno de Westinghaus ni la plataforma de Miller y que era el único en el Perú que hasta ahora habia introducido esas mejoras, que las son en

realidad, y por las cuales merece crédito.

TRÁFICO.

Corren diariamente entre Paita y la Huaca un tren de ida y otro de regreso, que consiste en un coche de segunda clase y tres carros de agua que salen de Paita á las 4 p. m. y de la Huaca á las 8 a. m. Este arreglo ofrece á los pasajeros la oportunidad de pasar en Paita la mayor parte del dia en sus negocios, y de llegar á tiempo para tomar los vapores, mientras que los pasajeros que estos traen pueden sin demora trasladarse al interior.

Los domingos sale de Paita un tren de recreo con un coche de primera y otro de segunda clase á las 8 a. m., y regresa de la Huaca á las 4 p. m. Todos estos trenes encuentran muy poca clientela apesar de que los precios de la segunda clase son menos que entre Lima y el Callao, y los de primera muy poco mayor. Parece que hay poca necesidad de coches de primera, pues generalmente los pasajeros prefieren los de segunda clase, lo que se explica con la calidad superior, y á mi modo de ver innecesaria, de estos que son casi iguales, y respecto de ventilacion, comodidades y rodaje, superiores á los de primera que hace un año se empleaban en la línea entre Lima y el Callao. Los productos del tráfico son de 4 á 12 soles diarios. La carga no produce casi nada, excepto en los dias que viene leña y entónces dará de 15 á 30 soles. El producto del agua, (que se vende á menos de un centavo el galon) asciende á 20 soles poco mas ó menos, que representa dos terceras partes del consumo total de Paita, llegando la otra tercera parte por conducto de arrieros.

Además de este tráfico existe el movimiento de los trenes de construccion, limitados hoy á la conclusion del relleno del viaducto indicado arriba, el cual concluido hará estos innecesarios.

El punto mas importante al que por ahora debe llegar el ferrocarril es la Sullana. Esta poblacion dista menos de tres leguas del punto mas cercano del valle del rio de Piura, á saber: la hacienda de Chapaira que está á seis leguas de Piura, y mientras que el valle superior del Chira tendrá salida para sus productos, tambien recibirá igual beneficio el del rio de Piura y aun el tráfico que hoy existe entre Paita y Piura.

RIELES.

El contratista ha comprado y existen colocados y en la estacion de Paita 84,124 metros lineales de rieles ó lo suficiente para llegar un poco mas allá del kilo número 42.

De estos rieles se han colocado 31 kilómetros de via poco mas ó menos.

El riel es del modelo conocido bajo el nombre de "Riel Normal mejorado de Sandberg" de 45 libras por yarda, del cual adjunto una seccion en tamaño natural tomado del mismo riel; y con lo que quedará desvanecida cualquiera duda respecto de lo que se ha dicho del peso deficiente.

La calidad del fierro es superior como se manifiesta claramente, doblando en dos, frio, sin romperse cualquiera de los rieles. He visto varias pruebas de esta clase en Paita; y cualquiera puede convencerse, inspeccionando la curva de la tornamesa de solo 6 metros de radio; ahí no se puede descubrir rajadura alguna ni siquiera en la parte exterior de la base del riel curvado en frio.

Los rieles colocados están distribuidos del modo siguiente:

De la estacion de Paita á la de la Huaca.....	K	29.280
Prolongacion de la línea central al muelle y vias laterales.....	"	0.812
Prolongacion de la línea central y de vias en la Huaca.....	"	0.400

Via lateral en el tablazo cerca de Paita.....	" 0.256
Una via para poder voltear las locomotoras en la Huaca.....	" 0.507
Total de via colocada...	K 31.255

Quedan, pues, rieles suficientes para ir al kilómetro núm. 40.28 en la línea central, cerca de la hacienda de Macacará; y existen tambien las planchetas, pernos y tuercas correspondientes.

Hay 85,000 durmientes colocados y sin colocar, ó lo suficiente para llegar al kilómetro 61, mas allá de la Sullana que está en el kilómetro 59.

Existen todas las clavetas, cruceros, cambios y sus pertenencias para toda la línea hasta Piura.

MATERIAL RODANTE.

Existen funcionando:

Tres locomotoras, fábrica Baldwin, que tienen calderas de acero, fogones de cobre y tubos de bronce con todas las demas mejoras del dia.

Tres alijos con capacidad de 8,178 litros de agua.

Dos coches de primera clase para 40 pasajeros cada uno, con ventiladores elevados, lugares excusados, aparato refrigerador de agua y sus respectivas lámparas.

La clase de los coches es la de los del ferrocarril de la Oroya; pero los brazos son mas elegantes, pues son de metal ornamentado y bruñido con nickel; lo que les da un aspecto muy elegante. Los asientos y espaldares de uno de los coches es de tablillas perforadas; un sistema nuevo para mí y que se dice muy conveniente para países cálidos; y como he notado ha sido muy bien aceptado por el público.

El otro coche tiene asientos y espaldares forrados en marroquí como los de la Oroya.

Dos coches de segunda clase, como los de primera, excepto en los asientos y en la ornamentacion.

Todos estos coches tienen además de los resortes de costumbre, otros en la línea central, lo que hace el movimiento suave y contribuye á conservar tanto el material rodante como el camino.

Un carro de equipajes.

Treinta carros de plataforma con bordes movibles.

Veinte y cuatro carros de construccion para tender rieles.

Siete carros de mano.

Un carro para despejar la via en caso de accidentes. Este carro tiene un pescante y cuatro brazos movibles que sirven para asegurarlo mientras funciona.

El contratista me informó que no estaba obligado á suministrar dicho carro; pero es muy necesario tenerlo en todo ferrocarril.

EDIFICIOS Y ESTACIONES.

MUELLE.

Existe un muelle de madera en coneccion con la estacion y provisto de un pescante á vapor capaz de levantar 10 toneladas. Este muelle es ámplio para todo el tráfico que pueda haber por algunos años. Ha sido usado para el desembarque de todas las piezas pesadas de maquinaria y para el de los materiales en genral. Hay suficiente agua en el extremo del muelle para que en todo tiempo puedan atracar balsas.

El contratista me ha informado que no estaba obligado á construir este muelle y que solo lo ha hecho por la necesidad, habiéndole el Gobierno exgido en el contrato de modificacion omitir por ahora la construccion del muelle de fierro permanente.

ESTACION.

La estacion de Paita está construida en el terreno y de las dimensiones señaladas por la Junta Central. Está cercada con planchas de fierro acanalado de 3.7 metros de altura y provista de los portones necesarios.

EDIFICIOS EN LA ESTACION.

Existen los cimientos de todos los edificios de la estacion de Paita, de las dimensiones exigidas por el contrato y de buen material y trabajo. Existen concluidos los siguientes edificios:

El taller de maquinaria con su edificio anexo en que está colocada la máquina á vapor.

El de carpintería.

El de herrería.

El de fundicion.

Todo esto está comprendido en un solo edificio de dos principales comportamentos, provistos de fozas de limpieza.

La casa de maquinaria para seis locomotoras y otras tantas fozas; este edificio y el anterior comunican con la tornamesa y esta á la vez con las vias que van al muelle y á la estacion.

Una bodega para carbon situada en la proximidad de la casa de máquinas y de la tornamesa.

Un almacen para mercaderías con una balanza grande de la patente de Fairbanks, para pesar cinco toneladas.

Como he dicho arriba, las puertas y ventanas de estos edificios están hechas, pero no están colocadas.

La bodega para coches está ya trabajada y lista para la colocacion.

Los demas edificios están contratados y existe el material para ellos, pero el contratista ha paralizado esos trabajos por falta de fondos.

TANQUES.

Existe colocado un tanque de 18,000 litros. Y está listo para colocarse otro de 90,000 litros y que ahora se está usando como depósito del agua que consume la poblacion. Para este objeto existen varios otros depósitos de una capacidad de 25,000 litros.

MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS EN EL TALLER.

En el de carpintería existe colocada:

Una máquina universal de trabajar maderas en que se puede cepillar, hacer molduras, enmechar, aserrar y en general ejecutar todos los trabajos necesarios en carpintería. Esta máquina tiene 6 serruchos de repuesto.

Un serrucho de cinta.

Un serrucho circular.

Un cepillador para 61 centímetros.

Un torno de modelar (este no está colocado, pero los cimientos están listos).

En el taller de maquinaria:

Una máquina de hacer tornillos y tuercas.

Una máquina para afilar y formar barrenos de tornillos.

Una prensa radial de barrenar para 1.22 m.

Una prensa vertical de barrenar para 76 c. m.

Una máquina de cepillar fierro para 76 c. m.

Un torno para fierro de 51 c. m.
Un torno para fierro de 41 c. m.
Un torno para fierro de 91 c. m.
} Con todos los útiles necesarios para reparar las ruedas de curvas.

Una prensa hidráulica para prensar las ruedas sobre su eje de un poder de 150 toneladas con su elevador.

Una máquina para dar forma á piezas de fierro para 88 c. m. con útiles para cepillar y todos sus demas requisitos.

Una máquina de acanalar para 23 c. m.

Una máquina de barrenar cilindros.

Un amolador de esmeril.

Una máquina de prensar y de cortar, con seis punzones y sus correspondientes hembras y dos tijeras extras.

Siete tornillos de herrero.

Un torno portátil con sus barrenos.

Un tanque para aceite con dos bombas.

Una piedra de amolar movida por vapor de 1.5.

Una máquina de centrar.

Toda esta maquinaria está provista de sus herramientas completas y es movida por una máquina estacionaria á vapor, de 12 caballos, con inyector de patente de Sellers los ejes, rondanas y fajas para la trasmision de movimiento, están tambien completas.

En cuanto á la clase de maquinaria y herramientas en los talleres debo decir, en justicia al contratista, que no los sobrepuja los de ningun otro taller en el país y puedo asegurar, sin temor de ser contradicho, que ni en el Callao ni en Lima hay algo que pudiera justamente compararse con el taller de Paita.

HERRERIA.

Existe colocado:

Dos fraguas.

Un soplador centrífugo á vapor.

Dos yunques.

Un tornillo de herrero.

Dos juegos completos de tenazas y otros útiles de herrería.

El almacen contiene:

Balanza de plataforma como la arriba indicada.

Un reloj regulador.

Un escritorio y máquina de fechar boletos.

Dos cajas de carpintería con herramienta completa.

Además de lo que queda indicado existe la maquinaria, herramientas y útiles siguientes:

Una cúpula de 91 c. m. con su chimenea y su forro de ladrillos á fuego para fundir fierro.

Un juego completo de útiles para trabajos en cobre, incluso una fragua y 15 crisoles para fundicion.

Una máquina para arreglar serruchos de cinta.

Un serrucho de cinta de repuesto.

Una máquina de hacer tornillos. Esta máquina no es solo para cortar la hélice sino para completarla. Tiene 8 juegos de barrenos y dados con sus mangos y collares.

Diez yunques.

Cien martillos de taller.

Cuatro combas de achatar.

Dos juegos de barrenos de ensanchar.

Dos tornillos de herrero.

Dos juegos muy completos de útiles de camineros para colocar la via.

Seis aparatos de curvar rieles.

Una piedra grande de amolar.

Un pescante para levantar 5 toneladas para la fundicion.

Un otro pescante de 5 toneladas para el almacen.

Cuatro bombas de incendio con sus requisitos y 366 m. de manguera de jeve.

Tres balanzas de plataforma patente Fairbanks, con su armazon de madera.

Cuatro relojes de colgar.

Nueve relojes reguladores de colgar.

Dos juegos de desarmadores (wrenches).

Ocho docenas de martillos desarmadores.

Una docena de palancas con rueda dentada y resorte.

Una docena de gatas de camineros para levantar la via.

Cuatro gatas de tornillo.

Cuatro gatas de tornillo con movimiento horizontal para reponer carros desrielados.

Cuatro gatas hidráulicas.

Un juego de dados y corta-tornillos para tubos.

Un juego punzones para tubos con su palanca, dados y corta-tornillo.

Ocho juegos punzones con detalles.

Un juego de tenazas para entornillar tubos.

Un ensanchador de tubos.

Ochocientos veintitres metros de cañería de fierro de 5 c. m. de diametro.

Noventa combas de herrero.

Dos cajones y cinco barras de acero fundido para herramienta.

Una cantidad fuerte de rivetes y collares de fierro.

Dos tanques para agua de capacidad de 36,348 litros cada uno.

Noventa y cuatro bultos estopa de algodon.

Tres rollos empaquetadura de cáñamo.

Cinco rollos empaquetadura de jeve.

Dos resmas de género de esmeril.

Veinticinco docenas de limas surtidas.

Dos docenas de aceiteras.

Un manómetro normal.

Dos bombas para probar la presion.

Veintidos docenas de faroles surtidos para luz blanca, verde y colorada para el servicio de las estaciones, de los trenes y del camino.

Una paca y trece gruesas de mechas con tubos para los faroles.

Diez mil ladrillos refractarios con 3 toneladas de tierra bien empaquetadas.

Ciento sesenta mil boletos de pasajes impresos.

Tres máquinas de fechar boletos.

Fierro acanalado para todas las estaciones y edificios, con sus correspondientes clavos galvanizados.

Madera para casi todos los edificios que faltan.

Surtido completo de pinturas, aceites y 5½ barriles de barniz fino para los coches y locomotoras, con brochas surtidas.

Trescientos metros de faja para poleas, de repuesto.

La ferretería completa para todos los edificios, como son cerrojos, visagras, chapas, candados, picaportes etc. etc.

Una tornamesa para la estacion de Piura.

Tres carros de bodega.

Diez carros para ganado.

Diez carros para carbon.

Ocho juegos de frenos de aire comprimido patente Westinghaus.

Dos molinos de viento con sus respectivas bombas de doble efecto y sus torres.

Cuatro coches de segunda clase.

Un coche de primera clase.

ESTACION DE LA HUACA.

Existen los cimientos de todos los edificios.

Hay colocados dos tanques de la capacidad de 18,174 litros cada uno.

Un molino de viento con sus bombas en el rio.

Cañerías del rio hasta la estacion.

Bomba á vapor cerca del rio.

Además de estas maquinarias y materiales hay muchos útiles y herramientas necesarias para las operaciones del tráfico y de la construccion que sería largo detallar, pero que se puede conocer haciendo referencia á las facturas que existen en la Direccion de Contabilidad.

Parece oportuno observar que, segun se ve por esta lista en consideracion con el informe de la Junta Central, hay un inmenso capital ocioso y enteramente inútil para el bien del país y que sin embargo se podria utilizar continuando el ferrocarril hasta su término.

Es igualmente importante añadir que la propiedad del Estado, actualmente en la estacion de Paita, no puede ser conservada ni protegida por mas que haga el contratista sin que se completen de una vez las bodegas y una parte suficiente de camino; á saber, la necesaria para poder emplear de un modo saludable toda la maquinaria y útiles de los talleres que se perdieran con el desuso.

Para proporcionar al Gobierno una relacion completa de los hechos referentes al camino, creo necesario añadir el resultado de mis estudios respecto á lo que se necesita para llevar la línea hasta Piura y completar el equipo segun contrato.

PRESUPUESTO DE LO QUE FALTA.

Trabajo entre Paita y la Huaca	S.	4,000
Trabajo entre la Huaca y 52 kilos á dos mil	"	116,000
Durmientes, los devios y 32 kilos de línea central á 8.1	"	50,000
Rieles 2,385 toneladas á 60	"	143,100
Colocacion de la via incluso trasporte 58 kilos á S. 356, precio de colocarlo entre Paita y la Huaca	"	20,648
Colocacion de edificios que faltan	"	15,000
3 Locomotoras á S. 12,000	"	36,000
1 Coche primera clase	"	5,000
2 Coches mixtos	"	8,000
15 Carros abiertos	"	15,000
Muelle de fierro	"	75,000
Administracion é ingenieros	"	30,000
Expropiacion	"	10,000
Descarga de materiales	"	3,000
Mampostería para las estaciones de Sullana y Piura	"	10,000
Colocacion de tanque, maquinarias etc.	"	3,000
	S.	543,748

La suma que tendrá que recibir el contratista para concluir el camino segun contrato se deduce de lo siguiente:

Precio total del contrato	S.	1.945,600
Reduccion á cuenta de modificacion	"	100,000
Quedan	S.	1.845,600
Certificados mandados pagar	"	1.262,210
Quedan á favor de la obra	S.	582,690
Depósito para hacer propuesta (bonos S. 100,000)	"	75,000
10 % garantía retenido hasta hoy	"	48,534
Total en poder del Gobierno	S.	706,224
Mientras que la conclusion de la obra hasta Piura segun contrato cuesta, segun los detalles de arriba	"	543,748

Señor Vicepresidente, para cumplir mi comision he tenido que examinar una inmensa cantidad de material—los datos voluminosos que se refieren á ellos y al camino—el progreso diario del tráfico y el estado de la línea.

Quedaré satisfecho si los resultados son tan ámplios como los requiere el Supremo Gobierno.

Dios guarde á U., señor Vicepresidente.—ALFREDO F. SEARS, ingeniero.

Ferrocarril de Pisco á Ica.

Contrato Boza.

Lima, Enero 28 de 1876.

Vista la propuesta del doctor don José Boza, para formar una sociedad que se consagre á la elaboracion de vinos en Ica y tomar en arrendamiento el ferrocarril de Ica á Pisco y muelle de ese puerto, segun la convocatoria que se hizo al efecto en los periódicos por la Direccion de Obras Públicas; acéptase dicha propuesta con las modificaciones acordadas y en los términos siguientes:

1ª Don José Boza se compromete á establecer una sociedad con un capital de 300,000 soles, cuyos fines serán:

1º El fomento de la industria vinícola en el departamento de Ica, con cuyo objeto comprará á los hacendados los mostos, establecerá oficinas de elaboracion para mejorar la calidad de los vinos, venderá estos, buscándoles nuevas plazas de consumo, ensanchando las existentes y practicará todas las demas operaciones conducentes al desarrollo de la especulacion.

2º La administracion, conservacion y mejora del ferrocarril de Pisco á Ica y del muelle establecido en aquel puerto, adquiriendo para sí las utilidades que produzca.

2ª En lo que respecta al ferrocarril y muelle, la sociedad estará obligada:

1º A hacer las reparaciones reclamadas por dichas obras, debiendo entenderse que las del muelle deben ejecutarse con extricta sujecion al presupuesto que formó en Junio de 1872 el ingeniero Habich, el mismo que, modificado por la Junta Central de Ingenieros, fué aprobado por decreto supremo de 25 de Enero de 1875, siendo su importe 75,304 soles 75 centavos, y que las del ferrocarril se ejecutarán de conformidad con el informe y presupuesto formado, en 16 de Mayo de 1875, por el ingeniero Folkierski y fué modificado por la Junta Central en 9 de Junio del mismo año, ascendió á la suma de 204,983 soles. Para efectuar dichas obras recibirá la sociedad, del Gobierno, los 280,287 soles 75 centavos, á que montan los presupuestos enunciados en bonos especiales, que ganarán el 6 ℘ de interés

Informe del ingeniero encargado de inspeccionar los trabajos.

Lima, Junio 23 de 1875.

A la Junta Central de Ingenieros.

Comisionado por el Supremo Gobierno, para inspeccionar el estado de los trabajos ejecutados y en ejecucion, en los ferrocarriles de Trujillo; el ingeniero que suscribe, recibió con fecha de 29 de Abril próximo pasado, de la Junta Central de Ingenieros, instrucciones para informar sobre lo siguiente: 1º La conformidad de la ejecucion con las condiciones de la contrata; 2º La solidez y cuidado de la ejecucion; 3º Las modificaciones introducidas ó á introducir; 4º Todo lo conveniente que crea útil informar en el asunto. En cumplimiento de estas instrucciones, despues de haber hecho en los respectivos lugares, los estudios é investigaciones necesarias, tengo el honor de someter á la Junta Central, el informe que sigue:

ESTADO GENERAL DEL CAMINO.

La seccion de Salaverry á Trujillo y Chocope (véase el plano adjunto) es la que se ha trabajado hasta ahora. Esta seccion de Salaverry á Trujillo 14 k. 25, de Trujillo á la estacion de Chicama 34 k., de la estacion de Chicama al puente de Chicama 4 k., y á Chocope 11 k., en todo 63¼ k. ofrece lo mas importante del trayecto y su próxima entrega al tráfico público llenará los mas vivos deseos de todos los interesados del valle de Chicama y de la ciudad de Trujillo. Chocope es el centro topográfico del valle de Chicama, hallándose casi á igual distancia de Ascope, de Paijan y del mar. La mayor parte del azúcar del valle, (cuya produccion asciende, segun se dice, á 30,000 toneladas anuales), se cargará por Chocope donde se hallará el punto de bifurcacion de los ramales de la via férrea para Ascope y Paijan.

Los terraplenes están efectuados y los rieles puestos hasta el rio de Chicama. Sin embargo, la parte desde Salaverry hasta el rio de Moche, no está enteramente concluida porque no existe un puente provisorio de madera en lugar del puente definitivo de hierro sobre el rio de Moche, necesitándose en ese punto una pequeña desviacion del camino con el fin de facilitar la construccion, sin interrumpir el tráfico provisional. La parte metálica del puente se halla depositada en la estacion de Trujillo, pero la construccion de los cimientos no ha sido aun principiada. Existe tambien una parte de la línea, 4 k., desde Salaverry hasta la entrada en el terreno pantanoso de Moche, puesta sobre arena movediza que debe ser considerada como provisional; la colocacion definitiva de la via no ha sido llevada á cabo por no estar hasta la fecha bien determinado el punto del término del ferrocarril, es decir el sitio del muelle. Por la misma razon ha sido demorado el establecimiento de la estacion principal en la playa de Salaverry.

La estacion de Trujillo está concluida, á excepcion de algunos pormenores y de los accesos. La parte del camino entre Trujillo y la estacion de Chicama, se halla en su estado definitivo de construccion. La estacion de Chicama está ya construida. De la estacion hasta el rio, 4 kilómetros, los terraplenes están concluidos y los rieles puestos; los rieles provisionales de servicio para la construccion del puente han sido colocados hasta el otro lado del rio. Los cimientos para los estribos y pilares del puente de Chicama, están ya concluidos y la parte de la construccion de albañilería se levanta rápidamente; la parte metálica, ya lista se halla depositada en Trujillo. Del otro lado del rio ningun trabajo se ha principiado, pero los 11 kilómetros que faltan hasta Chocope, no ofrecen dificultad ninguna y luego que el puente esté acabado, el tráfico po-

drá alcanzar hasta ese punto importante.

LA VIA.

La colocacion del camino y de los rieles sobre todo el trayecto (á excepcion de la parte provisional, en la playa de Salaverry, 6 kilómetros), ha sido hecha con cuidado excepcional y debe ser considerada como de ejecucion ejemplar. Los puentecillos de cruzamientos de la via en las numerosas acequias del camino, merecen ser notados por su construccion correcta. Hemos transitado varias veces particularmente el trayecto de Trujillo á Chicama, con una velocidad de un quilómetro aproximadamente por minuto, en término medio, y hemos notado con satisfaccion la suavidad excepcional del camino, debida á la buena construccion, circunstancia importante, tanto para la comodidad del tráfico como para la conservacion de la via y del material rodante. El terreno entre Salaverry y Trujillo ofrece muchas dificultades, atravezando una parte arena movediza; parte pantanosa sin consistencia, y al contrario el terreno desde Trujillo hasta Chicama es llano y consistente; y la pampa árida atravezada está cubierta de una especie de vegetacion musgosa, que impide la invasion de la arena. La parte mas alta del camino en ese trayecto, se halla á 234 metros sobre el nivel del mar, á una distancia de 21 kilómetros 6 de Trujillo (altura de la estacion de Trujillo 38 metros sobre el nivel del mar).

No ha habido necesidad de emplear fuertes pendientes, ni curvas de radios pequeños, (la contrata no determina los límites de unos ni de otros) las pendientes no pasan en general de 1 ₱ á 1,6 ₱: la mas fuerte se halla á la distancia de 24 kilómetros de Trujillo, sobre un trayecto de 1,400 metros y tiene 2,1 ₱. Hemos notado una sola curva fuerte á la entrada de la estacion de Trujillo, y esta tiene mas de 2,000 de radio; el trazo ha sido modificado en ese punto acercándose á la ciudad, por dificultades del terreno.

En lo que toca á las dimensiones fundamentales del camino, respecto al contrato, como en este habla al mismo tiempo de medidas en metros, millas, piés ingleses, varas y despues piés, libras y pulgadas, sin anotacion ninguna, la interpretacion que se acerca mas parece ser de libras, piés &. ingleses; hé aquí las medidas que hemos tomado personalmente en varios puntos, con toda la exactitud posible expresadas en el sistema legal:

Ancho del camino entre los rieles 0 m. 914.

Peso de los rieles (forma vignola), por metro corriente 22 kgs. 3.

Durmientes (pino colorado) largo 1 m. 83, ancho 0 m. 155, espesor 0 m. 105.

Ancho del camino, (cabeza de los terraplenes) 3 m. 2.

En la mayor parte del trayecto por terrenos cultivados, han sido ejecutados cotos ó cercos de tierra de adobe para protejer el camino contra la invasion de béstias etc. Parece que la continuacion de esta clase de obras, ha sido parada por no ser mencionada en la especificacion del 7 de Mayo de 1874, la creemos, sin embargo, indispensable para el buen estado del camino y proponemos una resolucion en este sentido.

PUENTES.

El puente sobre el rio de Chicama, consistirá en 26 bovedillas de 22 m. 5 cada una; los cimientos ya ejecutados para estribos y pilares son compuestos de un beton, formado del mejor cimiento de Portland, con los materiales excelentes que se hallan muy á propósito en el lugar de construccion. Estos cimientos que bajan hasta 4 m. 5, bajo el fondo del rio, son de una ejecucion perfecta y solidez á toda prueba, pudiendo rivalizar con las mejores obras de esta clase. A po-

cos kilómetros de distancia, en el trayecto del ferrocarril, se hallan depósitos syenitos que ofrecen un material de construccion sobresaliente, dispuesto además en bancales de explotacion muy cómoda: los estribos y pilares del puente, que servirán de base para la parte metálica de la obra, se construyen con aquel material. Es probable que la obra estará concluida antes del fin del año presente. Este puente tendrá cerca de 600 metros de largo; la contrata determina un largo de 1,500 piés.

El largo del puente de Moche fijado en la contrata á 1,400 piés, se proyecta reducir á poco mas de cien metros. El rio de Moche, en ese punto, se halla ya en su parte mas baja, cerca de su desembocadura en el mar, y por consiguiente tienen muy poca corriente sus aguas. El puente provisorio no tiene mas de 60 metros, y deja bastante para las aguas aun en tiempo de avenidas. No creemos pues, que haya inconveniente en reducir el cauce á 100 metros, aunque no conociendo el rio el tiempo de avenidas, no podemos decidir definitivamente á este respecto; en todo caso, se necesitarán trabajos de consolidacion en las orillas vecinas del rio bastante desarrolladas para asegurar los estribos y el camino, en el caso de avenidas extraordinarias.

ESTACIONES.

La estacion de Trujillo ocupa una superficie de 250 metros de largo sobre 48 de ancho; contiene:

1º Un edificio de madera para pasajeros, 50 metros sobre 20 metros bien distribuidos, construccion sólida, salones altos y bien ventilados; instalacion interior bastante cómoda y confortable. Distribucion interior: Dos salones iguales para la primera y segunda clase, boletería, oficina, telégrafo, salon de equipajes, habitaciones del jefe y de un empleado.

2º Dos bodegas de 20 metros por 10 metros para mercaderías, edificios de láminas de fierro y postes de madera, basamentos de cal y canto, plataforma con piso de una especie de cimiento duro. Como anexo un espacio cubierto de 35 metros sobre 10 metros para depósito de mercaderías.

3º Un depósito para tres locomotoras y algunos útiles de compostura.

4º Un depósito de 50 metros de largo por 7 de ancho. La distribucion interior de los edificios bastante buena, la construccion esmerada y sólida. Los alrededores necesitan ser destruidos y las calles arregladas, tanto por delante como por atras para facilitar el tráfico de las mercaderías y de los carros que las llevan.

La estacion de Chicama, de importancia secundaria cuando esté abierta la de Chocope, se compone de un edificio para pasajeros, con oficina y habitacion del jefe; reduccion de la de Trujillo y sobre el mismo modelo (125 m. 2 de superficie), y de un depósito para mercaderías, 20 metros sobre 10 metros idéntico al de Trujillo.

Las demas estaciones van á ser establecidas simultáneamente con el progreso de la via. La contrata no menciona sino las de Salaverry, Trujillo, Chocope y Ascope; y no especifica la superficie que debe tener cada edificio sino que deben contener habitaciones para todos los empleados.

ESTACION PRINCIPAL DE SALAVERRY.

Su sitio depende de la colocacion del muelle proyectado. Hubiera sido muy ventajoso colocar el término del ferrocarril á su entrada á la playa de Salaverry, acortando así cerca de 4 kilómetros de la via colocada sobre arena movediza y situándose al mismo tiempo en un terreno bastante elevado sobre el nivel del mar, para construcciones. Las consideraciones del fondeadero, han decidido no obstante á la comision del muelle á

proponer, para su colocacion, el sitio cerca del promontorio de Salaverry. En caso de ser aprobadas las conclusiones de la comision, sería preciso levantar el nivel del terreno en ese punto, y formar un terraplen artificial para colocar las construcciones respectivas encima.

El piso del edificio destinado hoy para aduana, se halla al nivel del mar y como la plataforma del muelle tendrá que elevarse por lo ménos á una altura de 3 metros sobre el nivel del mar, la via que salga del muelle se hallará poco mas ó menos á la altura del techo de este edificio. Además la casa en cuestion consiste de una construccion de quincha y madera, mal distribuida, mal colocada y mal ejecutada, y por consiguiente no merece la pena de ser tomada en consideracion para destruir con esta la armonía de las demas construcciones proyectadas. Creemos conveniente que la colocacion de todos los edificios públicos y del Estado se sujeten á un plano general y en relacion unos con otros. El establecimiento de la estacion principal de los ferrocarriles hallará de este modo el sitio mas conveniente.

La estacion de Salaverry debe contener, además de los edificios especificados en la contrata, una factoría completa con los talleres de herrería, tornos y demas útiles para trabajar el fierro, cerrajería, talleres de fundicion, carpintería y tornos de madera, talleres de pintura, todo provisto de sus útiles respectivos; el espacio debe ser bastante grande para el movimiento interior de grandes máquinasy la introduccion de locomotoras y coches para composturas. Un gran depósito para locomotoras y coches con los accesorios respectivos, y otro depósito para las mercaderías que se desembarquen y destinadas á embarcarse, son tambien de toda necesidad en esa estacion, aunque no están especificados en la contrata.

El material rodante, hoy existente en la línea, se compone de dos locomotoras, que sirven para la conduccion de materiales para la via, de dos coches para el servicio de pasajeros y de treinta y cinco carros de plataforma. Segun consta de las facturas presentadas por el empresario á esa Junta Central, se halla en viaje un nuevo envío de material rodante, con los útiles y máquinas para la factoría, el telégrafo y el resto de las 4,200 toneladas de rieles que ha empleado. Las demas se hallan desembarcadas, así como los cien mil durmientes determinados en la especificacion del 7 de Mayo de 1874: creemos no obstante que la organizacion de la factoría debe proceder á la entrega del material rodante al tráfico, por motivo de su conservacion en buen estado, únicamente posible con una compostura y cuidado constante.

CONCLUSION.

La ejecucion de los trabajos concluidos ó principiados hasta la fecha, es muy satisfactoria.

La entrega de la seccion de Salaverry á Chicama al tráfico público, depende de la conclusion de los trabajos siguientes:

1º El puente de Moche y el camino de la playa de Salaverry.

2º La estacion principal de Salaverry, con su factoría provista de útiles.

3º La completa instalacion del material rodante suficiente.—Firmado.—L. FOLKIERSKI, ingeniero de Estado.

Tarifa.

Lima, Agosto 12 *de* 1875.

Visto el proyecto de tarifa que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 del supremo decreto de 27 de Julio último, elevado á escritura pública, ha formulado el empresario de los ferrocarriles de Trujillo don Pedro T. Larrañaga y resultando del exámen comparativo que ha practicado la Junta

Central de Ingenieros, entre la tarifa aludida y la que rige en la de esta capital á Chancay, mandada tomar por base en dicha resolucion, que la que ha presentado Larrañaga es mas ventajosa, pues en la mayor parte de los precios consignados en ella se nota diferencia en beneficio del público, y en ninguno excede á los establecidos en la de Chancay; se aprueba la mencionada tarifa que regirá en el ferrocarril de Salaverry y la que de ningun modo podrá alterarse sin prévio permiso del Gobierno, debiendo el empresario hacerla imprimir, publicar y fijarla en todas las estaciones del mencionado ferrocarril, á fin de que llegue á conocimiento de las personas que tengan necesidad de ocupar esas líneas, y dejando la respectiva copia en la Seccion de Contabilidad de la Direccion de Obras Públicas.

Regístrese, publíquese y comuníquese á quienes corresponda para los efectos consiguientes.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se abre al tráfico público la seccion de Salaverry á Chocope.

Lima, Diciembre 7 de 1875.

Apareciendo del precedente informe del ingeniero de Estado don Fernando Erckman, comisionado al efecto, que la seccion de Salaverry á Chocope, en el ferrocarril que se construye entre ese puerto y Trujillo, está concluida y que reune las condiciones requeridas para que pueda entregarse con toda seguridad al servicio público; se resuelve: que el empresario de esa línea abra al tráfico la referida seccion de Salaverry á Chocope, debiendo observar en lo relativo á tarifas de trasporte lo prescrito en la contrata. Y estando estipulado por la cláusula 7ª del decreto supremo de 27 de Julio del presente año, que llegado este caso se entregaría al empresario don Pedro T. Larrañaga 300,000 soles de los bonos creados y puestos en depósito para esta línea férrea; pase al Ministerio de Hacienda para que así se verifique prévio registro de esta resolucion.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se aprueba la cuenta presentada por don Pedro T. Larrañaga.

Lima, Mayo 1º de 1876.

Vista y examinada la cuenta presentada por don Pedro T. Larrañaga, contratista de los ferrocarriles de Trujillo, proveniente de los gastos que hizo la comision que se nombró para que estudiase el lugar mas adecuado en que debia construirse el muelle en el puerto de Salaverry; y manifestando el expresado contratista, encontrarse insoluto de los 1,136 soles 68 centavos que suplió para estos gastos; apruébase la cuenta mencionada y remítase al Ministerio de Hacienda á fin de que ordene que, por esta Caja Fiscal, se abone al referido Larrañaga los 1,136 soles 68 centavos con cargo á la partida 173 pliego 1º del Presupuesto General vigente.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

Se nombra al ingeniero Erckman interventor de los ferrocarriles.

Lima, Julio 4 de 1876.

Habiéndose estipulado en el contrato de 27 de Julio del año próximo pasado, celebrado con el empresario de los ferrocarriles de Trujillo y muelle de Salaverry, don Pedro T. Larrañaga, relativo á la terminacion de dichas obras, lo siguiente:

Art. 8º Don Pedro T. Larrañaga, correrá con la explotacion de los ferrocarriles de Trujillo y del muelle del puerto de Salaverry, por el término de 20 años, á contar desde la fecha del presente decreto, debiendo entregar anualmente al Gobierno las dos terceras partes

del producto que del camino y muelle resulten despues de cubiertos los gastos de explotacion, conservacion y renovacion, y el servicio de las obligaciones que se emitirán con arreglo al artículo 6º

Art. 15. El Gobierno nombrará un ingeniero que sea inspector é interventor del camino, y este cuidará: 1º de que los productos del ferrocarril no se inviertan sino del modo y forma que establece el artículo 8º, teniendo además, como representante que es de los intereses del Estado, los derechos que la ley acuerda á todo accionista; 2º que se halle siempre completo y en buen estado el material rodante y de que la línea se halle en buenas condiciones para el servicio público. Larrañaga podrá hacer observaciones á las prescripciones del ingeniero, durante los 15 primeros dias despues de recibidas, y si apesar de ellas, el ingeniero insistiera en su primitiva resolucion, el Gobierno y Larrañaga nombrarán árbitros facultativos que diriman la cuestion que se suscitare, cuyo fallo será definitivo y obligatorio para ambas partes; y por cuanto han sido nombrados pór decreto de 29 de Enero del presente año los ingenieros inspectores de todos los ferrocarriles de la República y asignado los de Trujillo al ingeniero don Fernando Erckman; se resuelve: que el expresado ingeniero Erckman, inspector de los ferrocarriles de Trujillo, desempeñe además la intervencion en la explotacion de las secciones desde la fecha en que han sido entregadas al tráfico público, de conformidad con lo estipulado en la contrata con Larrañaga, debiendo pasar al Ministerio mensualmente informe detallado de los rendimientos, de conformidad con las tarifas aprobadas y gastos de las líneas entregadas al servicio públíco. Dése copia de la contrata de 27 de Julio referido y de las tarifas aprobadas al ingeniero interventor designado, para norma de sus procedimientos.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GARCIA Y GARCIA.

El Perú y Mr. Meiggs.

(1872.)

Bajo este rubro registra "La Patria" en su número del 3, un artículo de la prensa de Chile, el que ocupándose de la repatriacion de los chilenos residentes en el Perú, define la situacion política y económica de este país, aseverando hechos del todo falsos y estableciendo consecuencias y formulando razonamientos que carecen hasta de lójica.

Verdaderamente que me he sorprendido al ver figurar mi nombre en semejante escrito y sin entrar á escudriñar los móviles que lo hayan inspirado, quiero sí refutarlo, desmintiéndolo en obsequio de la verdad.

Dice el articulista: "que despues de haber yo tratado con un Gobierno que no solo cumplió religiosamente sino que se adelantó espontáneamente á todos sus compromisos, tengo que habérmelas con otro tan exhausto de recursos y falto de crédito, que me he visto precisado á contraer obligaciones onerosas en Valparaiso para satisfacer una serie de pagos que en el Perú, Estados Unidos é Inglaterra, habian quedado insolutos por culpa del Gobierno peruano."

Bastaria un simple desmentido para destruir tan falsa aseveracion; pero ella encierra una calumnia contra el Gobierno del Perú, quien, á la par con la Nacion entera y fiel intérprete de sus aspiraciones y propósitos, no ha omitido medio ni sacrificio alguno para ir siempre adelante en su marcha de progreso.

El dinero extraño, no ha servido jamas en las obras de que estoy encargado en el Perú, pues el Gobierno no se limita al cumplimiento de sus contratos solamente, y ha estado siempre dispuesto á hacerme fuertes anticipios de fondos con un módico interés, convencido de que ellos redundan en beneficio de los trabajos mismos. Apenas reintegrado un préstamo de 5.000,000 de soles que me habia hecho, otro de 6.000,000 ha sido decretado en Diciembre último. Esto habla muy alto á cerca, no diré de la integridad, de la esplendidez del Gobierno del Perú.

Si el articulista, al hablar de un Gobierno que se adelantaba espontáneamente á satisfacer sus compromisos conmigo, ha querido referirse al de Chile, en verdad que tiene razon en ese punto; pero no la tiene para hacer comparaciones

desprovistas de todo fundamento; y la espontaneidad de ese Gobierno al anticiparse en el cumplimiento de sus obligaciones, equiparándola con la del Perú, queda eclipsada, si se atiende á la magnitud de las empresas.

Hubo tiempo, es cierto, en que mis trabajos de ferrocarriles estuvieron amenazados, no de una paralizacion, de decadencia: y esta no dominaba de falta de fondos en que abundaba, contando con la anticipacion hecha por el Gobierno para el mayor incremento de las obras y con los dividendos que mensualmente sin interrupcion me han sido abonados. Pero alzóse una grita en Chile con la constante emigracion de trabajadores que se alejaban de su país en busca de una mejor retribucion de sus fatigas; una propaganda de desercion se introdujo en los campamentos; la espectativa de enfermedades y miseria, ofrecimientos, todo se puso en juego, y la desercion comenzó y cundió y con ella la decadencia en los trabajos de que he hablado.

Muy léjos de mí la idea de dirijir un reproche á los que deseaban reprimir la emigracion. Comprendo que la carencia de brazos fuera fatal á los agricultores de Chile. He reprochado sí, los medios. No era justo hablar de miseria cuando no existia ni podia existir; tampoco era necesario ni justo pintar los valles del Perú como un inmenso campo santo de chilenos. Aquí se muere como en cualquiera otra region del globo.

Si al poner coto á la emigracion se hubiera querido verdaderamente hacer un servicio al peon chileno asegurándole su repatriacion concluida su contrata, por cuenta de la empresa, sin duda alguna que el beneficio habria sido positivo y que el empresario, consecuente con sus principios humanitarios, habria asentido á ese pensamiento. De este modo se habria evitado males y disgustos y Chile no habria decretado una suma de dinero para repatriar sus nacionales, escasa aun para efectuar la décima parte de los que se han presentado.

"Todo augura, dice el artículo, que una revolucion estalle, ó que no se pueda levantar otro empréstito en Valparaiso, ¿qué será entonces de nuestros infelices paisanos?"

Es dura cosa que se lancen palabras al acaso y se viertan conceptos impremeditados é irreflexivos. Créome con mas derecho, con un criterio mejor formado que el articulista, para juzgar de la situacion política de este país; y me complazco en decir que tengo la íntima conviccion de que su era de paz no será turbada. Pero en la hipótesis que un conflicto sobreviniera, tengo la fé que el pueblo peruano, el artesano ó el peon, mi primero y mejor auxiliar en mis trabajos y que en ellos encuentra labor y beneficio, no se apartará de su juiciosa senda. El sería el mejor defensor de mis intereses, pues serían los de la Nacion, los suyos propios los que se defendiera.

Réstame la cuestion financiera, que el artículo de que me ocupo aborda y define de una manera singular. Segun él, el Perú es el Job de las naciones y la lepra y la muerte no tardarán en consumirlo.

"Con la última tonelada de huano que se cargue, dice, se oirá el último silvido de la locomotora en las líneas férreas que ahora se construyen; pues no se puede pensar que ellas produzcan siquiera los gastos de explotacion."

Creia que antes de que el huano fuera una fuente de entrada para el Perú, este era rico; y que su riqueza consistia en su suelo feraz, productor tanto de los frutos tropicales como de las zonas frias; la tradicion no los pinta como un emporio de riqueza, esplendente en sus tres reinos, faltándole únicamente vias fáciles de comunicacion y de trasporte.

Hoy que la accion bienhechora de los ferrocarriles se deja ya sen-

tir, los derechos de aduana, que es lo que da la medida de la riqueza de los pueblos, han tenido un incremento considerable, incremento que iria elevándose cada dia mas.

—Penetrado de este convencimiento, hace dos años formulé la idea que, tomando por base el producto de esos derechos durante los años 1866 al de 1869 y adoptando un arancel como el de los Estados Unidos ó Chile, terminadas las vias férreas á la Oroya y á Puno, el aumento de los derechos de la aduana, del Callao únicamente, será bastante para la amortizacion y pago de intereses de los 60.000,000 de soles, importe de ambos ferrocarriles.—Mas aun, y extendiendo mi idea á todas las aduanas de la República, ese aumento en todas ellas amortizará los 150.000,000 á que se eleva la deuda por ferrocarriles. Y tal es mi persuacion, que no vacilaria en aceptar un contrato de esa naturaleza, como lo indiqué entonces á algunos señores Senadores y Diputados. El producto de los ferrocarriles, libre de esta manera, podria ser destinado á otras empresas.

El país que esto puede hacer, no marcha á su ruina ni decae, y son dignos de gloria la nacion y sus mandatarios que, como el Perú y su ilustrado Gobierno, han invertido las pingües rentas de un bien pasajero, para asegurar el bienestar y la fortuna cada vez mas crecreciente de los pueblos.

Que los ferrocarriles del Perú no puedan producir ni siquiera sus gastos de explotacion, es una aseveracion tan errónea del articulista, que tampoco trepidaria tomarlos en arrendamiento, una vez terminados, por un período de 15 á 20 años, abonando al Estado el tres por ciento del valor de construccion. A este respecto, recuerdo que durante los trabajos del ferrocarril de Valparaiso á Santiago y en conversacion con el señor D. Manuel Antonio Tocornal, Ministro de Estado en aquella época, en mi rancho, en el campamento de los Loros, me dijo: "indíqueme U. las vias férreas en Chile que puedan producir el tres por ciento fuera de gastos de explotacion, y el Gobierno decretará su construccion en el acto." Estas palabras de una alta inteligencia de uno de los primeros estadistas de ese país, son la mejor garantía de que los ferrocarriles del Perú serán una nueva empresa por si mismo, desde que hay quien asegura ese producto.

Casi no era necesaria esta contestacion, cuando los hechos hablan y desmienten; pero un sentimiento de gratitud y de respeto hácia el Gobierno y pueblo peruano, me han impelido á ello. Los veo unidos, ricos y fuertes, marchar con ahinco á su engrandecimiento, ocurriendo con solicitud á las necesidades y allanando los obstáculos en que pudieran tropezar los encargados de sus grandes obras.

Mis ideas y convicciones, fruto de la experiencia y del estudio, rectificarán, no lo dudo, las impresiones que el artículo "El Perú y Mr. Meiggs," pudiere haber dejado en el ánimo de los que, lejos del país, no están en aptitud de conocerlo y juzgarlo.

Lima, Febrero 7 de 1872.—ENRIQUE MEIGGS.

Liquidacion de cuentas de Obras Públicas.

(1873.)

Excmo. Señor.

Nombrados por V. E. para liquidar las cuentas de obras públicas y de los fondos afectos á ellas, hemos examinado detenidamente los contratos celebrados por el Supremo Gobierno y las cuentas que á dichos contratos se refieren, comparando entre sí las cuentas y estados que hemos recabado directamente de los contratistas y de los agentes financieros, con las respectivas que nos han sido remitidas por la Direccion de Contabilidad General, y el resultado de estos trabajos lo encontrará V. E. en la relacion circunstanciada que hacemos de la situacion actual de cada uno de dichos contratos.

Para llegar á un conocimiento perfecto de la situacion del empréstito de 1872, aplicable á las obras decretadas, hemos formulado con los datos que nos han suministrado, tanto la casa emisora de dicho empréstito, como la Direccion de Contabilidad, y los documentos oficiales publicados, las tres cuentas que presentamos con sus debidas aplicaciones é indicacion de los medios, que á nuestro alcance pudieran ponerse en práctica para facilitar en algo la prosecucion de las obras comenzadas.

En cuanto á los ferrocarriles de la Oroya y Puno que se construyen con un fondo diverso, procedente del empréstito de 1870, hemos comparado si las cantidades entregadas por la casa depositaria de los fondos, aparecian conformes con las que se dan por recibidos los contratistas y las que aparecen en las cuentas de la Direccion de Contabilidad.

Creemos presentar de un modo claro el estado general de las cuentas de obras públicas y de los fondos afectos á ellas al 1º de Setiembre en el siguiente informe:

Obras públicas por empréstito de 1872.

Por ley de 21 de Enero de 1871, se autorizó la emision de un empréstito de £ 15.000,000 que deberian emplearse: dos en las irrigaciones de la costa de la República, y los trece restantes en los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca, Ancahs, Ilo á Moquegua, Paita á Piura, Trujillo á Huamachuco y prolongacion del de la Oroya. En vi-

tud de esta ley, el Gobierno ha contratado los siguientes ferrocarriles:

FERROCARRIL DE ILO Á MOQUEGUA.

Fué contratado en 10 de Diciembre de 1870, con los señores Deves Fréres en la cantidad de 6.700,000 soles en bonos, y trasferido á don Enrique Meiggs con aprobacion del Gobierno en 12 de Enero de 1871 por la misma cantidad.

En 30 de Diciembre de 1871, el Gobierno compró á don Enrique Meiggs los bonos correspondientes á este ferrocarril á 75 ₱, obligándose á pagarle en efectivo la suma de 5.025,000 soles. Esta obra ha sido recibida ya por el Gobierno, y contándose el certificado de Julio de 1872, de 176,240 soles, que aun está insoluto, mas 10,000 soles descontados para refacciones del muelle y los 300,000 soles del depósito de garantía, se halla completamente pagado en este órden:

Certificados por trabajos ejecutados y compra de materiales incluso el insoluto citado de 1872 neto.....	S. 4.715,000
Para refacciones del muelle.....	" 10,000
En cuenta de depósito por garantía.....	" 300,000
	S. 5.025,000

En la cuenta de Dreyfus figura como pagado 4.804,700 soles cuya cifra se descompone del modo siguiente:

Al contratista.....	S. 4.494,700
Al fondo de garantía..	" 300,000
A retencion para refaccion del muelle.....	" 10,000
	S. 4.804,700
Agregándose á esta partida el certificado de 1º de Febrero de 1872 importante de 220,300 soles que está sin pagarse.....	S. 220,300
Hacen la cantidad de..	S. 5.025,000

VALOR DEL FERROCARRIL.

El certificado sin pagar de 220,300 soles se descompone así:

Para el contratista....	S. 176,240
Para el fondo de amortizacion por adelanto	" 44,060
	S. 220,300

Segun esta demostracion resultan del todo conformes las cuentas de la Direccion General de Hacienda, la de Meiggs y la de Dreyfus.

FERROCARRIL DE PACASMAYO.

La primera seccion de este ferrocarril fué adjudicada por decreto de 15 de Julio de 1870 á D. Rafael Barbe para construirla de cuenta propia, ó de cuenta de una compañía que podia formar con la garantía de 7 ₱ sobre emision de bonos por un capital de 2.700,000 soles y veinticinco años de privilegio.

En 2 de Agosto de 1870 Barbe traspasó sus derechos con permiso del Gobierno á D. Andrés Zapata y D. José G. Garcia. En 30 de Setiembre se modificó el contrato de Zapata en construccion por cuenta del Estado por la cantidad de 2.100,000 soles en efectivo, cuyo contratista con la aprobacion del Gobierno lo traspasó á D. Enrique Meiggs en 24 de Diciembre del mismo año.

La segunda seccion de Calasñique á la Magdalena fué contratada directamente por D. Enrique Meiggs en la cantidad de 5.000,000 de soles en bonos, los que fueron comprados por el Gobierno en 30 de Diciembre de 1871 al 75 ₱, obligándose por tanto á pagar en efectivo la cantidad de 3.750,000 soles; quedando así contratadas las dos secciones del ferrocarril que se llama de Pacasmayo á la Magdalena en..... S. 5.850,000 00

Lo pagado á cuenta por certificados de trabajos hechos y compra de materiales inclu-

yéndose 200,000 soles de descuento de garantía, asciende hasta el 1º de Setiembre. S. 5.378,893 09

Restándose por pagar cuando se acabe la obra... S. 471,106 91

FERROCARRIL DE JULIACA AL CUZCO.

Fué contratado con don Enrique Meiggs en Diciembre de 1871 por la suma en efectivo de.. S. 25.000,000 00

Abonado hasta 1.º de Setiembre de 1873 por certificados de trabajos ejecutados y compra de materiales 2.922,026 23

Retenido por garantía.. 316,572 00 3.238,598 23

Quedando saldo por pagarse para seguir la obra hasta su conclusion..... ..... 21.761,401 77

Debe advertirse que en los tres millones doscientos treinta y ocho mil quinientos noventa y ocho soles veintitres centavos, abonados en cuenta á favor del Gobierno, están inclusos los certificados de Diciembre de 1872, Enero y Febrero de 1873 importantes neto 602,559 soles que, aunque expedidos y al haber del Gobierno, no han sido pagados hasta el 1º de Setiembre.

En las cuentas de Dreyfus, aparece pagado por cuenta de este ferrocarril S. 2.569,088 23 á los que agregados el valor de los certificados de Noviembre y Diciembre de 1872 y Enero de 1873 insoluto, importantes en su totalidad la suma de..... " 669,510 00

Hacen los..... S. 3.238,598 23

que aparecen abonados al Gobierno en la cuenta de Meiggs, resultando en todo conforme hasta 1º de Setiembre las cuentas de la Direccion de Contabilidad, de Dreyfus y de Meiggs.

El importe de los tres certificados no pagados de 669,510 soles se descompone así:

Por pagar al contratista.....	S.	602,559
Por pagar al fondo de garantía, descuento que corresponde en esos certificados	"	66,951
	S.	669,510

FERROCARRIL DE CHIMBOTE Á HUARAZ.

Esta obra fué contratada con los señores Valdeavellano y Derteano por via angosta y traspasada por estos, con aprobacion del Gobierno, á D. Enrique Meiggs, á quien se adjudicó definitivamente en 6 de Noviembre de 1871, por la cantidad de.... S. 24.000,000 00

Se ha abonado á cuenta hasta el 1.º de Setiembre por trabajos hechos y materiales comprados la suma de.... S. 2.819,78726

Retenido al fondo de garantía. 144,293 34 2.964,080 60

Quedando saldo por pagarse para seguir la obra hasta su conclusion..... S. 21.035,919 40

Debe advertirse que de los soles 2.964,080 60 centavos abonados en cuenta á favor del Gobierno, está insoluto el certificado de Enero de 1873 importante 645,871 soles 78 centavos.

En las cuentas de Dreyfus figuran como pagados por

este ferrocarril..	S.	2.318,208 82
A lo que agregado el valor del certificado de Enero de 1873 insoluto de	"	645,871 78
Hacen los.....	S.	2.964,080 60

que figuran al haber del Gobierno en las cuentas de Meiggs y de la Direccion de Contabilidad General.

FERROCARRIL DE SALAVERRY Á TRUJILLO.

Fué contratado con D. Pedro T. Larrañaga en 3 de Junio de 1872 en la cantidad de.. S. 3.400,000 00

El valor de los certificados de trabajos ejecutados hasta el 30 de Junio importa soles 592,153 21.		
Se ha pagado á cuenta segun las cuentas de la Direccion General hasta el 30 de Junio la suma de S. 371,916 62 centavos.		
Se han entregado además al contratista 4 libramientos contra la casa Dreyfus por soles 140,484 49 cts..	"	512,401 11
Quedando un saldo á favor del contratista en 1º de Julio de.....	S.	2.887,598 89
En las cuentas de Dreyfus, figuran pagados.....	S.	462,688 69
Por oficinas fiscales	"	43,712 42
Resto que falta para amortizar los 30,000 soles recibidos de aduanas mandados reintegrar á la caja fiscal.....	"	6,000 00
Hacen los.....	S.	512,401 11

que figuran al haber del Gobierno en las cuentas de la Direccion de Contabilidad, resultando del todo conformes las cuentas presentadas por Dreyfus, por el contratista y por la Direccion de Contabilidad.

FERROCARRIL DE PAITA Á PIURA.

Fué contratado con D. F. Blume en la cantidad de..	S.	1.945,600
El Gobierno le ha abonado á cuenta en efectivo y libramientos.....	"	362,330
Quedando saldo á favor del contratista.	S.	1.583,270

Debe advertirse que de la cantidad al haber del Gobierno no han sido pagados 225,000 soles valor de chekes contra la Caja Fiscal que no han sido cubiertos, de manera que lo realmente pagado es:

Por Tesorería	S.	75,000
Por Dreyfus incluso 6,233 soles por descuento de garantía.	"	62,330
	S.	137,330

Hay conformidad entre las cuentas de la Direccion y las de Dreyfus; pero el contratista ha omitido en su cuenta al haber del Gobierno los 6,233 soles que se le descontaron por fondo de garantía.

FERROCARRIL DE HUACHO Á SAYAN.

El 24 de Enero de 1872 se aceptó la propuesta de D. Felipe Arancibia para la construccion por via angosta de un ferrocarril de Huacho á Sayan y un muelle en Huacho, por la cantidad de 1.700,000 soles. En 6 de Junio del mismo año se ordenó por el Ministerio de Hacienda que se entregase al contratista cuatro libramientos contra la aduana del Callao por valor de 100,000 soles pagaderos por mesadas, del 30 de Junio al 30 de Setiembre.

De los cuatro libramientos se han pagado por la aduana del Callao dos, importantes 50,000 soles.

FERROCARRIL DE TACNA Á LA FRONTERA DE BOLIVIA.

Por ley de 28 de Enero de 1869 el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo para que mandase hacer los estudios de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia atravesando por los valles de Sama, Locumba, Moquegua y parte del territorio de Puno.

Posteriormente, por decreto de 12 de Enero, se concedió á D. Enrique Meiggs autorizacion para hacer los estudios á su costa, como él lo propuso.

En 8 de Junio, el Gobierno pidió propuestas cerradas dentro de 30 dias para la construccion de esta línea, debiendo los proponentes presentar una fianza de 500,000 soles.

El 7 de Julio se presentaron las de Dockendorf, Deves Fréres, Davies Campbell y mientras se tramitaban estas, fué aceptada por decreto de 25 del mismo la que hicieron D. Juan Davies Campbell en representacion de la casa de Hainsworth y Cª, de Tacna, y D. Carl Oschsenin apoderado de E. Erlanger y Cª, de Paris, para hacerlo por su cuenta ó por la de la compañía que organizasen, siendo la línea de su propiedad absoluta y perpétuo dominio, y estipulándose al mismo tiempo que el Gobierno podria comprar en cualquier tiempo el camino y sus dependencias, estuviese ó no concluido.

Posteriormente los empresarios solicitaron que el Gobierno se suscribiese, conforme á la ley, en su empresa, por 12,000 acciones de £ 100 cada una. El Gobierno accediendo á esa solicitud, dispuso por decreto de 13 de Diciembre de 1871 que se tomara por su cuenta la tercera parte del capital social de £ 3.600,000 efectivo, con el que debia organizarse en Lóndres una compañía para la construccion de este ferrocarril, constituyéndose de este modo el Gobierno en accionista por la suma efectiva de 1.200,000 libras esterlinas que deberia pagar por divídendos de 5 ₱, al mismo tiempo que lo hiciesen los accionistas representantes de las otras dos terceras parte del capital.

Se estipuló que los trabajos de la línea se principiarian á los 60 dias de firmada la escritura y que los gastos de construccion se considerarian definitivamente concluidos á los dos años de explotarse la línea.

No consta de los datos y cuentas remitidas á la comision, que se haya hecho desembolso alguno por este negocio, ni hay razon de trabajos ejecutados.

CAÑERIA DE MOLLENDO.

Fué contratada con D. Enrique Meiggs en 25 de Octubre de 1871, en la cantidad de 1.800,630 soles.

Se ha pagado á cuenta:

Por Dreyfus.....	S. 1.524,622	84
Existe un certificado insoluto atrasado cuyo valor deducido de cuentas por garantía es de.....	" 197,266	70
A este certificado corresponde por el fondo de garantía la cantidad de...	" 13,830	00
Hacen.....	S. 1.735,719	54

que figuran al haber del Gobierno en las cuentas de Meiggs, resultando en todo conformes las de la Direccion, las de Meiggs y las de Dreyfus.

Pero como segun demostracion arriba, lo que está efectivamente pagado es 1.524,622 soles 84 centavos, resulta que el Estado debe suministrar para el completo de esta obra 276,007 soles 16 centavos.

De este modo:

Saldo que resulta contra el Gobierno al 1º de Setiembre.....	S	64,910 40
Certificado insoluto que se descompone segun arriba demostrado.....	"	211,096 76
	S.	276,007 16

Pagado por la casa Dreyfus al 1º de Setiembre.....	"	1.524,622 84
Valor del contrato..	S.	1.800,630 00

Lima, Octubre 6 de 1873.—J. V. OYAGUE.—EMILIO ALTHAUS.—NATALIO SANCHEZ.—J. F. CALDERONI.—EULOGIO DELGADO.

De la Memoria de Obras Públicas presentada al Congreso ordinario de 1874.

FERROCARRIL DE PAITA Á PIURA.

Se contrató con D. Federico Blume, por supremo decreto de 17 de Julio de 1871, en la cantidad de soles..... 1.945,600 00
Se han abonado al contratista 352,459 30

Restándosele.. S. 1.593,140 70

En este camino, cuya longitud es de 100 k., solo existen hechos 9 terraplenes por el lado de la Huaca y á la subida de Paita; pero hay adelantados otros trabajos que representan la mitad del total que demanda la via. Hay tambien aglomerada gran cantidad de materiales.

La obra ha estado en suspenso; pero últimamente se han aplicado £ 200,000 en bonos á este ferrocarril y se han hecho los arreglos convenientes para que continúen los trabajos, que podrán terminarse en seis meses.

FERROCARRIL DE PACASMAYO Á GUADALUPE Y MAGDALENA.

Este ferrocarril se contrató en dos secciones: la 1ª desde Pacasmayo hasta San Pedro de Lloc y Guadalupe, por decreto de 30 de Setiembre de 1870, con D. Andrés Zapata, quien traspasó su contrata en 16 de Enero de 1871 á D. Enrique Meiggs, siendo el valor de la obra de S. 2.100,000 en efectivo, y la 2ª desde el Cerro de Calasñique hasta la Magdalena, por decreto de 13 de Diciembre de 1870, con el mismo Meiggs en 5.000,000 de soles en bonos, que se redujeron á S. 3.750,000 en efectivo, segun arreglo de 30 de Diciembre de 1871.

Importa pues toda la obra soles.....		5.850,000 00
El contratista ha recibido hasta 30 de Abril del presente año por la 1ª. seccion.....	S. 3.970,693 50	
Por la 2ª.....	1.856,129 49	5.826,822 99
Restándosele.		S. 23,177 01

Este ferrocarril tiene de longitud 145 k. 880 m. y 155 k. con desvios:

se halla concluido; faltando solo las estaciones que se terminarán en breve.

FERROCARRIL DE SALAVERRY Á TRUJILLO.

Se contrató con D. Pedro T. Larrañaga, por supremo decreto de 3 de Junio de 1872, en la cantidad de..... S. 3.400,000 00
Se le han satisfecho hasta ahora..... " 919,611 99

Restándosele.... S. 2.480,388 01

Este ferrocarril tiene de longitud 88 k. 500 m., de los cuales hay 48 k. 292 m. terraplenados y 7 k. 243 m. enrielados.

En virtud de los arreglos hechos últimamente con el contratista, debe terminar al fin del presente año.

FERROCARRIL DE CHIMBOTE Á HUARAZ Y RECUAY.

Se contrató con D. E. Meiggs, por supremo decreto de 31 de Octubre de 1871, en la cantidad efectiva de.....S. 24.000,000 00
Ha recibido el contratista hasta 30 de Abril último.. " 4.262,392 57

Restándosele....S. 19.737,607 43

En este camino hay construidos terraplenes hasta mas allá de Taquilpon, comprendiendo una distancia de 100 á 110 kilómetros. El material fijo existe colocado hasta la hacienda de Suchiman, 48 kilómetros mas ó menos de Chimbote. Va á procederse á enrielar hasta Yuramarca, á fin de entregarlo hasta allí al tráfico público.

FERROCARRIL DEL CALLAO Á LA OROYA.

Se contrató con D. E. Meiggs, por supremo decreto de 18 de Diciembre de 1869, en S. 27.600,000 en bonos, que se redujeron á soles 21.666,860 04 en efectivo, segun arreglo de 6 de Julio de 1870.

Se han satisfecho al contratista hasta 30 de Abril del presente año....S. 22.388,933 83
Habiendo un saldo en su contra de.. " 722,073 79

S. 21.666,860 04

Este saldo tiene orígen en el adelanto de S. 5.000,000 que le hizo la administracion pasada en 13 y 20 de Agosto de 1870.

Para que el Estado se reembolse de esa suma y para crear fondos con que pueda atenderse á la construccion de la obra, se han celebrado los arreglos de 14 de Enero y 1º de Junio, segun los cuales, de los certificados de trabajos hechos en las líneas de Chimbote y Cuzco, va á deducirse el 20 ℘ aplicable á las de la Oroya y Puno.

Este ferrocarril tiene una extension de 213 k. y de 229 con desvios, de los cuales hay hechos:

173 k. terraplenes.
173 k. enrielado
127 k. via lastrada.

Debe quedar terminado en el curso del año 1875, segun el arreglo citado el 1º de Junio último.

FERROCARRIL DE AREQUIPA Á PUNO.

Se contrató con D. E. Meiggs, por supremo decreto de 18 de Diciembre de 1869, en la cantidad de S. 32.000,000 en bonos, que se redujeron á S. 25.120,997 50 en efectivo, segun arreglo de 6 de Julio de 1870.

Se han satisfecho al contratista hasta Abril del presente año.....S. 23.482,843 63
Restándosele..... " 1.638,153 87

Total.....S. 25.120,997 50

Esta línea, cuya longitud es de 350 k. y de 370 k. con desvios, se halla casi concluida, faltándole solo las estaciones con excepcion de la de Vincocaya que se encuentra terminada.

FERROCARRIL DE JULIACA AL CUZCO.

Se contrató con don Enrique Meiggs, el 2 de Diciembre de 1871, en la cantidad en efectivo de soles 25.000,000.

De cuya cantidad se han rebajado por economías hechas en el nuevo trazo, segun decreto de 14 de Enero de 1871, S. 1.040,856.

Quedando reducido su valor á.....	S.	23.959,144
Ha recibido el contratista hasta 30 de Abril último..	"	6.667,671
Restándosele.....	S.	17.291,473

En esta línea cuya longitud es de 337 k. 890 m. y de 353 k. con desvios, no hay mas que terraplenes que se extienden hasta el pueblo de Santa Rosa y comprenden una distancia de 193 kilómetros.

Va á procederse á enrielar el camino hasta Maranganí, con el fin de entregarlo al tráfico desde Juliaca hasta este punto.

FERROCARRIL DE PISCO A ICA.

Fué construido por empresa particular, garantizando el Estado un beneficio de 7℘ anual sobre soles 1.450,000 que tuvo de costo.

En el primer año de su explotacion el producto neto del camino no alcanzó á S. 50,000 y la Nacion tuvo que llenar el déficit.

Por resolucion de 26 de Octubre de 1871 lo compró el Estado en £ 90,000 comprometiéndose además á hacer el servicio de los bonos que los empresarios emitieron para ejecutar la obra por valor de £ 198,650.

Puesto en seguida en arrendamiento, fué adjudicado á D. Modesto Basadre, representante de D. José Boza, quien lo recibió en 6 de Marzo de 1872.

La duracion del contrato es de 5 años, y la merced conductiva la de S. 80,020 en los dos primeros años, y la de S. 106,686 en los tres últimos.

El camino se halla en mal estado y en peor las estaciones, siendo escaso su material rodante. Ahora mismo se ha mandado examinar y presupuestar los gastos que exige su refaccion.

FERROCARRIL DE CHANCAY.

El Gobierno pasado, por decreto de 29 de Marzo de 1872, adquirió el dominio exclusivo y absoluto de este ferrocarril.

Tiene la extension de 42 millas desde Lima hasta Chancay y se encuentra en mal estado, necesitándose hacer crecidos gastos para componerlo.

La obra que de preferencia exige y que se ha decretado en 22 de Marzo último, es un cambio de línea en el punto denominado "Piedras Gordas" que importará 20,114 soles.

La cuesta de Pasamayo que infundia temores al público se ha mejorado notablemente, no habiendo ocurrido un solo siniestro que lamentar.

La línea tiene siete estaciones en regular estado, construidas de fierro acanalado galvanizado.

El material rodante es escaso, á pesar de haberlo aumentado recientemente con carros tomados del ferrocarril de la Oroya.

Tiene:

10 Máquinas.
4 Coches grandes de 1ª clase.
4 Id. id. 2ª id.
2 Coches mixtos.
1 Id. de equipajes.
6 Id. de carga.
4 Jaulas para animales.
21 Carros de plataforma.
1 Tanche.
7 Coches chicos de 1ª clase.
4 Id. id. 2ª id.
1 Id. equipajes.

El balance general de los libros del ferrocarril hasta el 31 de Diciembre de 1873 arroja los siguientes resultados:

Producto de explotacion en 1872 segun cuadro N. 1.....	85,010 96	
Producto de explotacion en 1873 segun cuadro..	171,997 88	257,008 84
Gastos de explotacion en 1872 segun cuadro N. 2.....	179,903 41	
Gastos de explotacion en 1873 segun cuadro..	192,744 17	372,647 58
Déficit.....		115,638 74
El Gobierno ha gastado además en el curso de los años 72 y 73 en suplementos y carbon.....		77,013 63
De manera que el déficit de esta línea ha sido de.....		S. 192.652 37

FERROCARRIL DE MOLLENDO Á AREQUIPA.

Lo construyó D. Enrique Meiggs en la cantidad de 12.000,000 de soles, y lo recibió la administracion pasada, habiéndose arrendado al mismo Meiggs, segun suprema resolucion de 1º de Julio de 1871, por cinco años, siendo la merced conductiva de 360,000 soles en los dos primeros años y la de 480,000 soles en los tres siguientes.

El camino se halla en perfecto estado de conservacion y tiene suficiente material rodante.

FERROCARRIL DE ILO Á MOQUEGUA.

La construccion de este ferrocarril se contrató por supremo decreto de 10 de Diciembre de 1870 con Deves Fréres, quienes lo traspasaron á D. Enrique Meiggs en 12 de Enero de 1871, siendo su valor 6.700,000 en bonos, cuya cantidad se redujo á 5.025,000 en efectivo, segun arreglo de 30 de Diciembre de 1871.

El camino fué recibido del empresario con las formalidades debidas en 21 de Febrero de 1873 y encargada su administracion al ingeniero Hindle.

Su extension es de 100 kilómetros.

Tiene cinco estaciones, y su obra de arte mas notable es el puente sobre el rio de Moquegua á 2 k. de la estacion del Alto de la Villa.

Se halla en buen estado y cuenta con 11/2 k. de rieles y 4,000 durmientes de repuesto para su conservacion.

Su material rodante se ha reducido á la cantidad que reclama su servicio, habiéndose vendido el que resultó excedente.

Cuenta hoy con

8 Locomotoras
4 Coches de 1ª clase.
4 Id. mixtos.
8 Id. de 2ª
4 Carros de equipajes.
1 Id. de ganado.
20 Id. de bodega.
16 Id. de plataforma.

El balance general de los libros de este ferrocarril hasta el 28 de Febrero del presente año, arroja los resultados siguientes:

Entradas.....	S. 98,210 46
Gastos.....	" 99,678 74
Déficit en el año..	S. 1,468 28

FERROCARRIL DEL CERRO DE PASCO.

Por decreto de 26 de Setiembre 1867, ratificado en 28 de Marzo de de 1868, el Gobierno acordó permiso á D. Enrique Orbegoso Wyman y Cª para construir un ferrocarril entre el Cerro de Pasco y Pasco, pasando por Quillacocha, Sacrafamilia y Tinashuasco, con la garantía del 7 ℘.

Se fijó para la terminacion de la obra el plazo de 5 años, desde la inauguracion de los trabajos, bajo pena de pagar la multa de S. 10,000.

Estando para vencerse dicho plazo, que terminó en Junio próximo pasado, ocurrió el empresario al

Gobierno solicitando próroga de 3 años y el Gobierno tuvo á bien concederla por resolucion de 10 de dicho mes, de acuerdo con la vista del Fiscal de la Corte Suprema, persuadido de que la falta de cumplimiento del contrato no habia dependido de la voluntad de los interesados, sino de graves impedimentos, imposibles de preveerse, emanados de la naturaleza y de las circunstancias especiales de la localidad.

El ferrocarril está ya concluido y en ejercicio en una extension de 6¾ millas de la línea principal; esto es, desde el Cerro de Pasco á Sacrafamilia. Falta por construir mas de 12 millas; pero están ya en la República los materiales precisos.

FERROCARRIL DE LIMA A PISCO.

Por suprema resolucion de 12 de Julio de 1869, se concedió á don Andrés Alvarez Calderon permiso para construir un ferrocarril de mocion á vapor de esta capital á Pisco, atravesando los valles de Surco, Lurin, Chilca, Mala, Asia, Cañete y Chincha, comprometiéndose el Estado á prestar á la empresa, por via de proteccion, 2.600,000 soles en bonos á la par y á garantizar la emision de S. 2.600,000 de obligaciones que debia hacer la empresa, y esta á poner un capital efectivo de S. 2.600,000 y lo demas que fuese necesario, y á ofrecer al público, S. 1.600,000 en acciones, asegurando el cumplimiento del contrato con una fianza de S. 500,000.

En el año 72 el Gobierno, alegando que el contratista sin aceptar ni rechazar los términos de la comision, demoraba el perfeccionar el contrato, dictó su resolucion de 30 de Enero imponiéndole la obligacion de comenzar los trabajos 30 dias despues de firmada la escritura, y determinando la manera como debia prestarse la fianza y emitirse los bonos.

En 27 de Mayo se concedió á Alvarez Calderon traspasar el contrato á D. Manuel José y D. Juan Martin Ramos.

La actual administracion, con el fin de cautelar los intereses del Fisco, por resolucion de 17 de Febrero de 1873, precisó las obligaciones del Estado y de los Ramos, sostituyendo á la fianza el depósito de S. 2.600,000 en bonos y de igual suma en efectivo que estaban obligados á desembolsar los cesionarios, segun el contrato, para constituir con ambas cantidades un fondo del cual debian hacerse los gastos de la obra; imponiéndole además el poder de presentar en el plazo de seis meses el trazo preliminar de toda la línea y el definitivo de la seccion de Chorrillos á Chilca; en los cuatro meses posteriores los estudios de la seccion de Chilca á Cañete; y en los cuatro meses siguientes los de la seccion de Cañete á Pisco.

Los plazos se han vencido, y aunque los interesados han pedido una próroga, que se les ha otorgado, no hay nada que manifieste que aquellos cuenten con los elementos precisos para llevar á cabo el contrato.

Propuestas hechas al Supremo Gobierno por el señor D. Enrique Meiggs.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, contratista de ferrocarriles, ante V. E. en debida forma digo: Que con esta fecha presento á la consideracion de V. E. tres propuestas: una para la terminacion del ferrocarril de la Oroya y su prolongacion hasta el Cerro de Pasco, y construccion en este mineral de un socavon de desagüe, todas estas obras con fondos propios y con la garantía del Supremo Gobierno; y las otras dos tendentes á la conclusion de los demas ferrocarriles de que soy contratista.

Al formular cada una de las tres propuestas indicadas, he dado las razones que las apoyan, y he demostrado las ventajas que de su aceptacion resultarán al Fisco.

Pero estas consideraciones particulares, peculiares á cada propuesta, no son los únicos motivos que las recomiendan, sino que hay otros generales que deben tenerse en consideracion. De ellos voy á ocuparme en este recurso, con el fin de que V. E. atienda todas las propuestas que le hago, á mérito de lo que voy á exponer.

Para la construccion de los ferrocarriles de Cuzco, Chimbote, Ilo y Pacasmayo, se levantó el empréstito de 1872, cuyo producto, en su mayor parte, debia emplearse en dichas obras; y el Gobierno se comprometió á disponer de esos fondos en los plazos estipulados en las contratas celebradas conmigo.

Si se me hubiese dejado el derecho de intervenir en la celebracion del empréstito, su producto habria sido bastante para la conclusion de las líneas férreas, ó por lo menos para llevarlas casi á su terminacion. Pero no se me concedió ese derecho; y el Supremo Gobierno dispuso libremente del empréstito, no solo en cuanto á su emision, sino tambien con respecto á la aplicacion de sus productos, una parte de los cuales sirvió para pagar á los señores Dreyfus Hermanos y Compañía, préstamos hechos al Gobierno con la garantía de los productos del huano.

No se puede negar que en esa situacion, tenia derecho de oponerme á que los fondos de los ferrocarriles se distrajeran de su objeto, ó á que el empréstito se colocara de modo que no produjese lo suficiente para las obras que me estaban encomendadas. Sin embargo, no hice oposicion alguna á las medidas del Gobierno, tanto para no

crearle dificultades, cuanto porque abrigaba y abrigo ahora mismo la conviccion de que el Perú hallará siempre en su crédito y en el patriotismo de sus gobernantes una fuente inagotable de recursos para el cumplimiento de sus compromisos.

Esta conviccion mia se fortificó con la declaracion que V. E. se sirvió hacerme al tomar posesion del mando supremo. En su elevada intelijencia, concibió V. E. un vasto plan para la terminacion de los ferrocarriles; y me dijo que nada omitiria en la esfera de sus facultades, para llevar adelante las vias férreas de que tanto necesita el país, por lo mismo que sus poblaciones se hallan separadas unas de otras por inmensas distancias.

Halagado con esta esperanza y comprendiendo que V. E. tenia que pensar, no solamente en los ferrocarriles, sino tambien en aumentar las rentas del Estado, arreglando las existentes y creando otras nuevas, he esperado á que todos estos arreglos se hicieran; y no he distraido la atencion de V. E. de los graves asuntos á que se hallaba consagrado.

Léjos de molestar á V. E. con solicitudes para el estricto cumplimiento de mis contratas, he dejado al Gobierno tiempo suficiente para que se proporcionase fondos para materiales de los ferrocarriles de Cuzco y Chimbote; he sostenido esos caminos con mi crédito particular durante un largo plazo; he aceptado en pagó papel en vez de dinero; y he consentido en suspender temporalmente los trabajos.

Por estas razones he sufrido cuantiosas pérdidas. La falta de fondos para materiales me obligó á comprarlos á precios mas altos de los que habria alcanzado adquiriéndolos en las épocas designadas en las contratas; y los préstamos que me hicieron los bancos para darme fondos á cuenta de certificados que no podia pagarme el Gobierno, me gravaron con intereses.

De la misma manera, los bonos de Tesorería, recibidos en vez de dinero, á un tipo elevado, no han sido vendidos, sino con pérdida que ha recaido sobre mí; y actualmente la suspension de los trabajos me causa quebrantos, porque me veo precisado á conservar los ingenieros y empleados que tenia antes de la suspension, para utilizar sus servicios en el mómento en que sean necesarios.

Por todos estos motivos, he perdido mas de seis millones de soles segun lo he comprobado á V. E. con los documentos respectivos que existen en el Ministerio de Gobierno.

No he molestado, sin embargo, al Gobierno con reclamaciones ni quejas; y en vez de proceder de ese modo, he secundado su accion en cuanto de mí ha dependido para que los ferrocarriles pudieran llevarse á su término. Con este objeto hice valer mis relaciones personales ante el Cuerpo Legislativo, á fin de que votase 3.000,000 de libras esterlinas para los ferrocarriles, que deben buscarse con la garantía del salitre; y para que autorizase ámpliamente á V. E. para obtener de cualquier otro modo recursos para las mismas obras.

Preparados de esta manera los medios de accion, he esperado hasta ahora, sin exigir á V. E. que usara de ellos, porque como he dicho ántes, he querido que V. E. atendiera á las necesidades interiores del país.

Hoy, en virtud del inteligente y perseverante trabajo de V. E., el Perú ha asegurado una valiosa renta por el salitre y ha hecho ventajosos arreglos sobre su deuda externa. Libre ya V. E. de estas graves atenciones, ha llegado la vez de pensar en los ferrocarriles, y por eso someto á V. E. las tres propuestas adjuntas.

Para que sean admitidas, no solo he hecho de mi parte todas las concesiones posibles, sino que allano todas las dificultades que pud

ran presentarse, facilitando la decision del Gobierno en un asunto de tan vital importancia para el país, pues que en la terminacion de los ferrocarriles está cifrada su prosperidad futura. Además, en mis propuestas nada pido que no quepa en las autorizaciones de que V. E. se halla investido.

Mas aun, es innegable el derecho que me asiste para reclamar del Supremo Gobierno justas indemnizaciones por las ingentes pérdidas que por falta de cumplimiento de los contratos he sufrido; pérdidas que están en la conciencia de V. E. y del país entero y que me han ocasionado trastornos hasta el punto de comprometer mi crédito, despues de haber sacrificado mis bienes particulares.

He querido tambien hacer desaparecer ese derecho, renunciándolo en el caso que el Supremo Gobierno accediera á mis propuestas; y al obrar así, no he tenido otro móvil que auxiliar al país y á su Gobierno en momentos en que se efectúa una transformacion en su hacienda pública.

Todas estas consideraciones, los términos y condiciones mas que ventajosas en que están concebidas mis propuestas, recomiendan su aceptacion, y en esta virtud, por el bien de la Nacion y en uso de mis derechos como contratista, es que ocurro á V. E. pidiendo la aceptacion de ellas.

Confiado en la alta justificacion de V. E.

A V. E. suplico se digne resolver, en justicia, como dejo pedido.

Lima, Junio 12 de 1876.—Exmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, contratista de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, ante V. E. en debida forma digo: que en la contrata de 1º de Junio de 1874, celebrada con el señor Ministro de Obras Públicas, doctor D. Francisco Rosas, y aprobada por V. E. el dia 3 del mismo mes y año, se me asignaron diez millones de soles para continuar los trabajos del camino de Chimbote hasta Yuramarca y los del Cuzco hasta Maranganí. Estas cantidades debian pagarse, entregándoseme una parte de ellas en bonos de Tesorería, la otra en dinero efectivo, deducido de los bonos del empréstito de 1872, que el Gobierno mandó vender en esa fecha.

Verificada la venta de los bonos, su producto neto no dió el resultado que se calculó al tiempo de hacer la contrata de 3 de Junio; y no pudiendo por este motivo el Supremo Gobierno darme los fondos necesarios para que yo cumpliera las obligaciones que me habia impuesto, me ordenó la suspension de los trabajos, y al mismo tiempo me entregó en bonos la cantidad calculada para los gastos que demandaba la suspension, para el pago de fletes y otros gastos, y para la conservacion de los caminos.

Por estos diversos motivos, la cuenta de los fondos que por el contrato de 3 de Junio se adjudicaron á los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, es la siguiente:

FONDOS.		
Fondo especial para pago de certificados de ambos ferrocarriles.....	.....	S. 10.000,000
CERTIFICADOS.		
Certificados pagados del Cuzco...	S. 2.155,546 81	
Certificados pagados de Chimbote....	" 3.927,001 64	" 6.082,548 45
Saldo.....	.....	S. 3.917,451 55

En los 6.082,548 soles 45 centavos, importe de los certificados de Chimbote y Cuzco pagados por el Supremo Gobierno, está incluida la suma de 1.216,509 soles 66 centavos, que es el 20 ₱ deducido de dichos certificados para aplicarlos al ferrocarril de la Oroya, en conformidad al contrato de 3 de Junio.

El saldo por percibir de 3.917,451 soles 55 centavos, debe ser en dinero efectivo, porque el sobrante de bonos aplicados á fondos de estos ferrocarriles, se ha invertido en los gastos que ha sido preciso hacer para la suspension de los trabajos, conservacion de los caminos y obras especiales en la parte de la línea de la Oroya, entre esta capital y el Callao.

Como el estado actual de las rentas públicas no permite que V. E. me proporcione la cantidad indicada, es claro que mientras no haya los fondos suficientes para continuar los trabajos, los caminos seguirán paralizados con grave perjuicio del Gobierno, que tendrá necesidad de continuar haciendo los gastos de conservacion, privándose de los productos que podrán dar esos caminos cuando se entreguen al tráfico público.

Con el fin de no prolongar esta situacion tan perjudicial al Gobierno como á mis propios intereses, propongo á V. E. lo siguiente:

1º Concluiré el ferrocarril de Chimbote hasta Yuramarca y el del Cuzco hasta Maranganí, en el término de ocho meses, contados desde esta fecha; siendo entendido que la línea férrea de Chimbote llegará al mineral de carbon de piedra "Buena Taquilpon" en los primeros tres meses del plazo.

2º La cantidad de 3.917,451 soles 55 centavos que el Supremo Gobierno debe entregarme en efectivo para estas obras, la recibiré en bonos de Tesorería, al tipo de 50 ₱.

3º Aunque estos bonos se vendan á menos de 50 ₱, yo abonaré siempre el tipo indicado; pero si se vendiesen á mayor precio, abonaré al Gobierno la diferencia. Para este fin, las ventas de los bonos se harán con intervencion de la persona ó banco que designe el Supremo Gobierno.

4º Los bonos se emitirán con esta fecha, tendrán el plazo de dos años para su amortizacion y serán en todo lo demas iguales á los bonos de Tesorería que se me han entregado hasta ahora, llevando cupones semestrales de intereses que, á su vencimiento, serán recibidos en pago en todas las oficinas fiscales de la República, sin prévia órden. Los certificados provisionales por bonos que se me entreguen, serán de á 1,000, 500 y 100 soles, y se canjearán por bonos definitivos de igual valor, de la fecha en cinco meses.

5º No debiendo pagar arrendamiento por el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, desde que se ordenó la suspension de los trabajos en las otras líneas, me declarará V. E. libre de la obligacion de verificar ese pago desde que se dió la órden de suspension hasta el 30 del presente mes en que termina el arrendamiento de dicho ferrocarril.

Desde el 1º de Julio próximo hasta que el ferrocarril del Cuzco llegue á Maranganí, administraré el ferrocarril de Mollendo á Arequipa por mi cuenta, sin gravámen ninguno del tesoro público, y conservando en él y en el de Puno, los trenes necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga.

Los trenes extraordinarios que exija el Supremo Gobierno, para traslacion de tropas ú otras atenciones, me serán abonados á los mismos precios que se han pagado hasta hoy.

6º Esta prop[illegible] no me priva del derecho d[illegible] los ferr[illegible] carriles de C[illegible] co [illegible] arreglo á las [illegible]

Para este [illegible] la propuesta [illegible]

7º [illegible] un[illegible]

chos y obligaciones que esta contrata me impone.

Las anteriores condiciones permiten al Supremo Gobierno la continuacion de los ferrocarriles, sin hacer los sacrificios que demandaria la consecucion de fondos en la actualidad, y le evitan las pérdidas y gravámenes de que antes he hablado.

No reunen para mí las mismas ventajas, porque tengo que correr los riesgos consiguientes á la emision de papel en fuertes cantidades; y además, me obligo á sostener el ferrocarril de Mollendo y el de Puno, que no me darán provecho ninguno y me causarán un gravámen positivo.

A pesar de esto, no vacilo en someter á V. E. esta propuesta, porque mi deseo es siempre prestar al Supremo Gobierno todo género de facilidades para el cumplimiento de las contratas celebradas conmigo.

En mérito de lo expuesto —

A V. E. pido se digne aceptar mi propuesta en los términos expresados.

Lima, Junio 12 de 1876.—Excmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, contratista de ferrocarriles, ante V. E. en debida forma digo: que en virtud de dos propuestas que he sometido á V. E. quedará concluido el ferrocarril de la Oroya y su prolongacion hasta Cerro de Pasco, y los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco llegarán á Yuramarca y Maranganí.

Si no se hiciesen mas trabajos que esos no se conseguiria el objeto á que debe tender el Supremo Gobierno, que es la conclusion de todos los caminos, para que produzcan todas las ventajas que debe utilizar el país.

En efecto, el ferrocarril de Chimbote llevado solamente hasta Yuramarca, produciria, sin duda, algunos beneficios; pero si se concluye con arreglo á la contrata, los beneficios serán mucho mayores.

El ferrocarril del Cuzco, si quedase en Maranganí, no solo sería improductivo, sino que no favoreceria el desarrollo de las líneas de Puno y Arequipa, las cuales no pueden considerarse perfeccionadas sino en cuanto se combinen con el ferrocarril del Cuzco.

Por estas razones es indispensable concluir esos dos caminos y tambien el de Puno y Pacasmayo.

En virtud de las contratas celebradas conmigo, tengo el derecho de exigir del Supremo Gobierno, los fondos necesarios para la conclusion de esas vias férreas en el modo y términos establecidos en dichas contratas.

Pero como el Supremo Gobierno en la actualidad no puede disponer de los fondos que requieren estas obras, me propongo prestar por mi parte todas las facilidades que tiendan á proporcionar recursos para la conclusion de los caminos.

Los fondos disponibles que para este objeto tiene el Supremo Gobierno, son los que resulten de un empréstito de £ 3.000,000 que, por ley especial, está autorizado para contratar para este objeto, con la garantía del salitre. Esta cantidad no es suficiente para la conclusion de los ferrocarriles, porque con sujecion á las contratas vigentes se necesitan para ese fin 23.398,514 soles 96 centavos, saldo que resulta de la liquidacion de todas las contratas, segun se demuestra en la siguiente operacion:

FERROCARRIL DEL CUZCO.		
Importe del contrato.....	S. 23.959,144	
Pagado hasta la fecha.....	10.343,196 26	
Saldo.....	.....	S. 13.615,947 74
FERROCARRIL DE CHIMBOTE.		
Importe del contrato.....	S. 24.000,000	
Pagado hasta la fecha.....	8.662,900 95	
Saldo.....	.....	S. 15.337,099 05
Saldo total.....	.....	S. 28.953,046 79
Se deduce la suma que el Supremo Gobierno debe entregar segun la propuesta presentada para llevar los ferrocarriles hasta Yuramarca y Maranganí....	.....	S. 3.917,451 55
Saldo.....	.....	S. 25.035,595 24
Se deduce, además, el exceso pagado por el Gobierno en los ferrocarriles de la Oroya, Puno y Pacasmayo, demostrado como sigue:		
OROYA Y PUNO.		
Importe de los contratos.....	S. 46.787,857 57	
Mas reintegro, segun contrata de 3 de Junio de 1874, por descuentos hechos en los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco.	S. 526,525 12	
Mas reintegro, segun la misma contrata, por descuentos hechos en los mismos ferrocarriles	S. 1.216,509 66	
	S. 48.530,892 35	
Pagado hasta la fecha.....	S. 50.105,148 12	
Exceso que se deduce.....	.....	S. 1.574,255 77
Saldo.....	.....	S. 23.461,339 47
PACASMAYO.		
Importe del contrato.....	S. 5.850,000	
Mas reintegro, segun contrata de 3 de Junio de 1874, por descuentos hechos en el ferrocarril del Cuzco.....	S. 421,054 04	
	S. 6.271,054 04	
Pagado hasta la fecha.....	S. 6.333,878 55	
Exceso que se deduce.....	.....	S. 62,824 51
Saldo de todas las contratas..	.....	S. 23.398,514 96

La anterior suma es necesaria para llevar los ferrocarriles desde Yuramarca hasta Recuay y de Maranganí hasta el Cuzco; y por consiguiente no comprende los soles 3.917,451 55 centavos, con cuya cantidad me comprometo á llevar esas líneas hasta Yuramarca y Maranganí, segun la propuesta especial que he presentado á V. E.

Siendo por consiguiente necesaria para la conclusion de esos dos caminos la suma total de 23.398,514 soles 96 centavos, no es suficiente el producto del empréstito de 3.000,000 de libras esterlinas, aun cuando pudiera colocarse á un tipo elevado; y se hace preciso arbitrar otros recursos para completar el valor total de los ferrocarriles.

Para este fin tiene V. E. facultades bastantes, porque en la ley de.....se ha autorizado ámpliamente al Gobierno para procurarse los fondos que necesita para la terminacion de los caminos.

Fundado en esta autorizacion y haciendo por mi parte todas las concesiones que me sean posibles, propongo á V. E. lo siguiente:

1º Concluiré los ferrocarriles de Chimbote á Recuay y de Juliaca al Cuzco, con extricta sujecion á las contratas celebradas para ambas obras y en el plazo que se indicará mas adelante.

2º Para el pago de estas obras, me concederá el Supremo Gobierno la facultad de levantar un empréstito de £ 3.000,000. Este empréstito será negociado por mí, á un tipo que no baje de 75 ₱ y con un interés de 6 ₱ y amortizacion de 2 ₱ ánual garantizados con los productos netos del salitre.

3º Se me concederá un año para la negociacion de este empréstito. Si lo contratase dentro de este plazo, principiaré inmediatamente los trabajos de las líneas férreas, y las concluiré dentro de un año y medio, contado desde la fecha en que principie.

4º Si no fuese posible levantar el empréstito, el Gobierno buscará otros recursos para el cumplimiento de los contratos hechos conmigo.

5º En caso de negociarse el empréstito, su producto se aplicará íntegramente á los dos caminos de Chimbote y Cuzco; y por el resto que se me debe dar para la conclusion de esas obras, se me entregarán en pago bonos especiales de la deuda interna.

6º Estos bonos serán perpétuos, y el Gobierno no tendrá la obligacion de amortizarlos jamás; y solo pagará por ellos el 3 ₱ de interés anual, por semestres vencidos.

7º Yo recibiré en pago estos bonos al tipo de 50 ₱.

8º Estos bonos serán los preferidos para emplearlos al tipo de su emision, en fianzas, depósitos y garantías, por responsabilidades en favor del Fisco, ó por contratos con el Supremo Gobierno; asímismo como garantía de emision de billetes de banco.

9º La Direccion de Contabilidad emitirá semestralmente certificados por los intereses de estos bonos; y estos certificados serán recibidos como dinero efectivo, en pago de cualesquiera deuda al Fisco, por todas las oficinas fiscales de la República, sin prévia órden.

10. Al entregar los caminos de Chimbote y Cuzco, entregaré tambien los de Puno y Pacasmayo.

11. Tendré la facultad de formar una sociedad que asuma los derechos y obligaciones que esta contrata me impone.

12. La aceptacion de esta propuesta por parte del Gobierno, implica la renuncia por parte mia de cualquiera reclamacion que pudiera interponer por los daños y perjuicios causados con la inejecucion de mis contratos.

En mérito de las condiciones que anteceden, el Supremo Gobierno puede concluir los ferrocarriles con solo la mitad ó poco mas de lo que por ellos me debe; y yo me sujeto á las contingencias que pueden ofrecerme los bonos para proporcionarme fondos con ellos y renun-

cio en cierto modo las utilidades de mis contratos, pues debiendo recibirlas en dinero efectivo me conformo con un papel que no tendrá amortizacion y que me dará una renta muy pequeña.

Como todas estas ventajas manifiestan mi deseo de prestar facilidades al Supremo Gobierno para la conclusion de los caminos, espero que V. E. se servirá aceptar esta propuesta en los términos indicados.

Para conseguirlo —

A V. E. pido se digne resolver como solicito.

Lima, Junio 12 de 1876.—Excmo. Señor.—ENRIQUE MEIGGS.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, ante V. E. en debida forma me presento y digo: que con motivo del camino del Callao á la Oroya, de cuya construccion estoy encargado, he hecho algunos estudios acerca del mineral del Cerro de Pasco; y en vista de su actual produccion y de la que puede tener, si se ponen en labor todas las minas que se hallan desamparadas, las que están inundadas y las que todavía no han sido denunciadas por nadie, me he persuadido de que, explotando esas minas en alta escala, el país reportará inmensos beneficios, tanto por la exportacion de metales que favorecerá el comercio interior y exterior, cuanto porque el ferrocarril de la Oroya dará lo necesario para su conservacion, y podrá mas tarde procurar al país una renta.

Para conseguir estas grandes ventajas, no puede quedar el ferrocarril en la Oroya, porque entónces la conduccion de máquinas al Cerro para el trabajo de las minas sería imposible ó tan costosa, que impediria el laboreo; y el trasporte de los metales del Cerro á la Oroya aumentaria el precio de ellos, con daño de los productores y del comercio.

Además, siendo pequeña la produccion de metales, el ferrocarril de la Oroya no produciria las ventajas que el país tiene derecho de reportar de una obra de tanta importancia como esa.

Por consiguiente, para que el Cerro de Pasco aumente su produccion, es necesario poner todas sus minas en laboreo, y procurar toda facilidad para la traslacion de metales; y esto no puede conseguirse sino prolongando el ferrocarril de la Oroya hasta el Cerro de Pasco, y haciendo en este lugar las obras que exije el estado actual de los minerales.

Segun los datos que he reunido, los minerales del Cerro que actualmente se explotan, tienen un socavon de desagüe, que se halla á cien varas de la superficie de las minas. Para trabajarlos á mayor profundidad se proyectó, en 1861, por el Gremio de Mineros, la formacion de otro socavon, cuarenta varas mas abajo que el primero; y para que pudiera llevarse á cabo esta empresa de grandiosos resultados, se dictó la ley de 24 de Mayo de 1861, en virtud de la cual se prestó la garantía de la Nacion por un millon de soles.

Ya sea porque la cantidad no fuese suficiente para la obra, ya porque no habiendo entónces ferrocarril, era muy difícil y costosa la importacion de máquinas necesarias para el trabajo, el hecho es que la empresa no pudo realizarse, y la industria minera ha quedado en la misma postracion en que se hallaba en 1861.

Por todas estas consideraciones he pensado que una empresa mixta, que se ocupe al mismo tiempo de la construccion del ferrocarril y de la explotacion de las minas por medio de un socavon, dará á la industria minera la prosperidad á que está llamada por la importancia de sus minas.

Animado del deseo de prestar al país este servicio, y sabiendo el interés que tiene V. E. por el en-

grandecimiento del Cerro de Pasco, he creido que le será agradable la realizacion de las obras dichas; y por esto someto á la deliberacion de V. E. una propuesta para verificarlas.

Para proceder con claridad y órden, fijaré algunas condiciones generales y despues otras especiales para cada obra.

I.

CONDICIONES GENERALES.

1ª Me comprometo por mí, mis herederos y sucesores ó representantes legítimos: 1º á concluir el ferrocarril de la Oroya, desde el punto en que actualmente se halla, hasta la Oroya; 2º á continuar dicha línea desde la Oroya hasta el Cerro de Pasco; 3º á hacer el nuevo socavon á que se refiere la ley de 24 de Mayo de 1861.

2ª Para la ejecucion de estas obras buscaré los fondos correspondientes, por mi cuenta, ya sea recibiéndolos prestados, ya formando una ó mas sociedades que me los proporcionen, ya haciendo arreglos ó combinaciones que tiendan al mismo fin.

3ª El capital de estas obras será de 2.600,000 libras esterlinas, sobre el cual garantizará el Gobierno un interés de 7 ℔ anual por el término que se indicará mas adelante.

El interés se pagará por semestres vencidos, y el capital se considerará, para los efectos de su amortizacion, dividido de este modo: £ 2.000,000 para la conclusion del ferrocarril de la Oroya y su continuacion hasta el Cerro de Pasco, y £ 600,000 para hacer el socavon y explotar la minas.

4ª El contrato quedará hecho definitivamente desde ahora; pero se me concederá el término de dos años para buscar los fondos. Si al terminar ese plazo, no hubiese conseguido los fondos, quedará rescindido el contrato, sin responsabilidad de mi parte.

II.

FERROCARRIL DEL CALLAO A LA OROYA.

1ª Concluiré este ferrocarril con sujecion á los planos de la contrata vigente.

2ª Desde que sea aceptada esta propuesta quedará rescindida la actual contrata de construccion, en cuanto á mis obligaciones como constructor, pero si la empresa no se lleva á cabo, quedará subsistente.

3ª Gozaré de todos los derechos y privilegios concedidos en la contrata de construccion, que está vigente, y quedarán exentos de derechos de importacion, por todo el tiempo de esta contrata, los artículos cuya nomenclatura se acompaña.

III.

FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO.

1ª Me comprometo á construir, por mi cuenta, el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco.

2ª Esta línea se construirá con arreglo á los planos y trazo preliminar que tiene el Supremo Gobierno, quedando yo facultado para hacer en ellos las variaciones de trazo que convengan, despues de practicar los estudios definitivos.

3ª Para la construccion de esta línea gozaré de todos los derechos, privilegios y franquicias que se me conceden en la contrata de construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya y en la presente contrata.

4ª Toda la línea, desde el Callao hasta el Cerro de Pasco, quedará expedita para el tráfico en el término de tres años, contados desde que quede perfeccionado este contrato.

IV.

SOCAVON.

1ª Haré el socavon de desagüe del Cerro de Pasco con sujecion al plano aprobado por el Gremio de Mineros, que sirvió de base para

dictar la ley de 24 de Mayo de 1861, ó con las modificaciones que pueden resultar de los estudios definitivos que practiquen los ingenieros de la empresa, y que deberán ser aprobados por el Gobierno. Dicho socavon correrá á lo menos á treinta ó cuarenta varas mas abajo del actual socavon de Quiulacocha, con todos los ramales que yo crea convenientes.

2ª Se empezarán los trabajos del socavon al mismo tiempo que los del ferrocarril, y estarán concluidos, cuando mas tarde, dos años despues de que el ferrocarril sea entregado al tráfico.

3ª Durante la construccion de esta obra, gozaré de todos los privilegios concedidos en las contratas de construccion de ferrocarriles, y de los que conceden las leyes de minas á las empresas mineras.

4ª Como por el hecho de perforar el socavon con fondos propios, debo gozar de todos los derechos que las Ordenanzas de Minería conceden á los aventureros, seré dueño de todos los terrenos mineralizados que atraviese el socavon, en conformidad á lo dispuesto en el artículo 7º título 6º y artículo 10 título 10 de las mismas Ordenanzas.

5ª Para mejor inteligencia de la cláusula anterior, declaro que los terrenos á que ella se refiere, son los que se encuentran en la zona mineral que se halla comprendida desde el actual nivel de las aguas, que es el del piso ó plan del socavon de Quiulacocha, hasta el nivel que logre desaguarse por efecto de las obras de la empresa, en toda la extension de dicha zona, y en todas direcciones ó rumbos, sin limitacion.

6ª Se me adjudicarán igualmente: 1º todos los terrenos minerales por donde cruce el socavon fuera de poblado, en todas direcciones, con arreglo al título 6º artículo 1º y 2º de las Ordenanzas; 2º todos los minerales que estén decaidos y abandonados, tales como los plomizos de Mata-gente y los cobrizos de Yanacancha, afuera de la poblacion, con sujecion al artículo 6º título 6º de las Ordenanzas; 3º todas las minas perdidas por inobservancia de las Ordenanzas, segun el artículo 11 título 6º de las mismas; 4º todas las minas que resulten desamparadas, las inundadas y ruinosas, y en general, todas las minas cuyo dominio tenga derecho de reasumir el Fisco, pues todas se me deben adjudicar con arreglo á los artículos 13, 14 y 15 título 9º, artículo 17 título 6º, artículos 1º, 2º y 3º título 5º, y artículos 1º, 2º, 4º, 10, 15 y 17 del título 10 de las Ordenanzas de Minería.

7ª Pido tambien que se me adjudique, con arreglo al título 6º de las mismas Ordenanzas: 1º toda la potencia hidráulica que pueda obtenerse de las aguas que corran dentro de ambos socavones; 2º las aguas del nuevo socavon que corran por la quebrada Rumiallana; 3º el sitio ó sitios que sean aparentes, en dicha quebrada, para los establecimientos ó haciendas de beneficio de la compañía.

8ª La compañía ó sociedad que se forme para la construccion del socavon y explotacion de las minas, gozará de todos los privilegios concedidos por las leyes á las Compañías de Minas.

9ª Todos los mineros que se hallen en explotacion al empezarse las obras de la empresa, tendrán el derecho de seguir explotando sus respectivas minas desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, esto es, la zona seca del mineral, sin ningun gravámen ni contribucion á favor de la empresa; pero para explotar los rebajes ó planes inundados de sus minas, se arreglarán con la empresa en los términos que se estipula en la cláusula 14, y para el laboreo de la zona seca del mineral observarán las reglas que se estipulan en la cláusula 15.

10. Durante la construccion de [illegible] socavon tendré el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Mesapata y la bomba pequeña existente en la lumbrera de Jauricocha, y colocaré una ó mas bombas en los lugares convenientes para desagüar los planes inundados del Tajo de santa Rosa, ó de otros distritos, á mi eleccion. Del fondo de las lumbreras tiraré los rasgos ó socavones que estime convenientes, tanto para activar la perforacion del socavon nuevo, como para explotar los minerales inundados que se me presenten y me correspondan, segun las cláusulas de este contrato.

11. Para facilitar los trabajos generales de la empresa, se me concederá el libre uso, sin gravámen, cargo ó responsabilidad de ninguna clase: 1º del socavon de Quiulacocha y todas sus ramificaciones; 2º de las lumbreras de Mesapata y Jauricocha y de las máquinas plantificadas en ellas; 3º de la lumbrera de Huancapucro y de cualesquiera otras máquinas que hubiere disponibles, aunque no se hallen en el Cerro de Pasco sino en otros lugares.

12. Como compensacion de los derechos que pudieran tener los mineros por las obras y máquinas de que yo hago uso, entregaré la decima parte de todos los minerales que explote la empresa, no solo de los planes inundados del mineral, sino tambien de todas las minas que trabaje, desde la superficie del terreno hasta el socavon nuevo; esta décima parte la pondré á mi costo afuera de las minas y libre de todo gasto para quienes deban percibirla.

13. Los interesados arreglarán entre sí el modo de repartirse la decima parte que debe entregárseles, segun la clausula anterior. No será obligacion mia entregar su parte á cada uno, sino formar un monton ó cancha comun de todos los minerales que explote y separar allí la decima parte de ellos á [illegible] que les corresponda. Si [illegible] haber arreglos especiales para la percepcion de la décima parte separadamente por distritos, aceptaré la propuesta, siempre que sea de fácil ejecucion. Podré tambien comprar esa décima parte al precio de tasacion, segun su ley, ó comprar las porciones correspondientes á los que quieran venderlas, despues de hecha la distribucion de la décima parte entre los interesados.

14. Si alguno ó algunos de los mineros que trabajan la zona seca sobre el socavon de Quiulacocha, quisiesen explotar por su cuenta las áreas de la zona inundada, comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo con las siguientes condiciones: 1ª me harán saber su determinacion ántes de que yo haya principiado los trabajos de desagüe, en la inteligencia de que no será admitida si se presenta despues de principiados dichos trabajos; 2ª me pagarán como contribucion de desagüe la cuarta parte de todos los minerales que exploten. Esta cuota se me entregará afuera de las minas, y libre de todo gasto para mí; 3ª harán los trabajos con arreglo á las ordenanzas, fortificándolos debidamente; 4ª no tendré ninguna responsabilidad por derrumbes, paralizacion de bombas, inundaciones ú otros accidentes que provengan de caso fortuito ó fuerza mayor; 5ª los mineros que hagan estos contratos no tendrán participacion en la décima parte de los minerales á que se refiere la cláusula 12.

15. Para el trabajo de las minas en laboreo, á que se refiere la cláusula 9ª, se observarán las reglas siguientes: 1ª los mineros no invadirán con sus laboreos, bajo ningun pretexto, la zona inundada comprendida bajo el nivel del socavon de Quiulacocha: si lo hicieren, perderán en favor mio, como lo disponen las ordenanzas, todo

los minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo de dicho socavon; 2ª para evitar estas invasiones tendré el derecho de hacer reconocer, llegado el caso, los laboreos y frontones que se estén explotando por ellos; y si los mineros se negasen á permitir este reconocimiento, la Diputacion de Minería me prestará los auxilios necesarios para verificarlo, y por falta ú omision de esta, me auxiliará la autoridad política.

16. Los mineros tendrán obligacion de permitirme el uso de las lumbreras particulares que tengan, y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior de ellas hasta la profundidad del socavon de Quinlacocha, con el único objeto de que tengan entrada y salida fácil mis empleados, dependientes y trabajadores, cuando sea preciso hacer á mi costo cañones de ventilacion y comunicacion para los laboreos de la empresa; y si los mineros quisierán impedírmelo, podré solicitar el auxilio de la Diputacion de Minería ó de la autoridad política para conseguirlo.

17. Cualquiera diferencia entre los mineros y la empresa, acerca de la inteligencia y extension de sus respectivos derechos y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores amigables componedores nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercero dirimente para el caso de discordia y su fallo será inapelable.

V.

GARANTÍA DEL SUPREMO GOBIERNO.

Para hacer efectiva la garantía del 7 ℘, asignada al capital de 2.200,000 libras esterlinas y para la amortizacion de los 2.000,000 de libras, que se aplican á la construccion de los ferrocarriles, es indispensable dar á los capitalistas todas las seguridades que sea posible. Con este objeto propongo las bases siguientes:

1ª El Supremo Gobierno me concederá la facultad de formar una sociedad para todas las obras á que esta propuesta se refiere, ó sociedades parciales que se encarguen de dichas obras. Me autorizará igualmente para conseguir fondos, emitiendo bonos ú obligaciones hipotecarias hasta la cantidad garantizada.

2ª Las acciones de la compañía ó compañías que se formen y los bonos ú obligaciones que se emitan, contendrán la garantía del interés de 7 ℘ dada por el Supremo Gobierno. Esta garantía será firmada en representacion del Gobierno por el Ministro del Perú, en el lugar en que se haga la operacion, y en representacion mia por la persona ó personas que yo comisione.

3ª Se aplicarán al pago de los intereses de £ 2.600,000: 1º Doscientas mil toneladas de huano; 2º Los productos netos del ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco; 3º Los derechos de exportacion de metales establecidos ó que en adelante se establezcan. Estos fondos se recaudarán y se aplicarán como indico en las cláusulas que siguen.

4ª Me concederá el Gobierno el derecho de exportar doscientas mil toneladas de huano, con destino á los Estados Unidos. Haré esta venta como consignatario del Gobierno, con las mismas condiciones de la contrata de consignacion ajustada últimamente para el mercado de Norte-América.

El producto neto del huano, deducidos los gastos y comisiones, se aplicará al pago del interés del 7 ℘.

5ª Los derechos de exportacion de metales, serán recaudados por el Supremo Gobierno y depositados para constituir el fondo de garantía.

6ª La explotacion de la línea férrea desde el Callao hasta el Cerro de Pasco, correrá á cargo del proponente, quien aplicará todos sus productos libres á constituir el fondo de garantía y de

De la Memoria de Obras Públicas presentada al Congreso de 1876.

FERROCARRILES DE TRUJILLO Y MUELLE DE SALAVERRY

Se contrataron ambas obras con D. Pedro T. Larrañaga, por Supremo decreto de 3 de Junio de 1872, en la cantidad de S. 3.400,000.

En virtud de la autorizacion dada al Gobierno, por la ley de 9 de Julio del año próximo pasado, para hacer los arreglos convenientes á fin de terminar los ferrocarriles que actualmente se hallaban en construccion por cuenta del Estado, el Gobierno celebró un arreglo con el señor Larrañaga en 27 del mismo mes, por el cual se han hecho varias modificaciones en el primitivo contrato, quedando de este modo reducido el valor de las líneas férreas y muelle á S. 3.234,756 00

Cantidad entregada al contratista hasta la fecha del arreglo.....	" 2.154,609 66
Saldo.....	S. 1.080,146 34

El contratista D. Pedro T. Larrañaga se ha comprometido á recibir, en pago de este saldo, la cantidad de S. 1.300,000, valor nominal de obligaciones que el Gobierno ha otorgado á la órden del referido contratista, y ganan 9 ₱ de interés anual con 1 ₱ de amortizacion; quedando así cubierto el valor total de los ferrocarriles de Trujillo y muelle de Salaverry.

El servicio de estas obligaciones se hará exclusivamente con los productos libres de los expresados ferrocarriles y derechos de muellaje; pues el Gobierno no afecta al pago del servicio mas rentas que las mencionadas.

Don Pedro T. Larrañaga correrá con la explotacion de los ferrocarriles y muelle del puerto de Salaverry, por el término de 20 años á contar desde el 27 de Julio de 1870, debiendo entregar anualmente al Gobierno las dos terceras partes de los productos que del camino y muelle resulten, despues de cubiertos los gastos de explotacion, conservacion y renovacion y el servicio de las obligaciones.

La línea hasta Chocope está en

explotacion desde el mes de Setiembre último y ha producido hasta Marzo.....S. 87,808 78
y sus gastos han ascendido á.....” 66,663 86

quedando un sobrante de.....S. 21,144 92

Este ferrocarril tiene de longitud 88 kilómetros 500 metros y quedará totalmente concluido dentro de dos meses.—(Anexo P.)

FERROCARRIL DE PAITA A PIURA.

Se contrató con Don Federico Blume, por supremo decreto de 17 de Julio de 1871, en la cantidad de.....S. 1.945,600 00
Se le han abonado al contratista hasta el 1º de Mayo del presente año. ” 1.262,910 40

Réstanse.....S. 682,689 60

La longitud de esta línea es de 100 kilómetros. De ellos están en explotacion, desde 23 de Enero último, 31 kilómetros. Además, hay 5 kilómetros terraplenados, gran cantidad de rieles y de durmientes, algunas oficinas concluidas y otras muy avanzadas, y expedito casi todo el material rodante señalado en el contrato.

Quejas últimamente elevadas al Gobierno, sobre la paralizacion de esta obra, han motivado el nombramiento de una comision para que, prévio axámen, informe á este Ministerio sobre el particular.

FERROCARRIL DEL CALLAO A LA OROYA.

Por decreto de 18 de Diciembre de 1869, se contrató este ferrocarril con D. Enrique Meiggs en la cantidad de S. 27.600,000 en bonos, suma que se redujo, por arreglo de 6 de Julio de 1870, á dinero efectivo.....S. 21.666,360 04
Por resoluciones de 14 de Enero y 3 de Junio de 1874, se dispuso que, de los certificados de trabajos ejecutados en las líneas de Chimbote á Huaraz y de Juliaca al Cuzco, que presentase el contratista, se descontase un tanto por ciento para aplicarlo como fondo á este ferrocarril. Los descuentos hechos hasta la fecha son los siguientes:
Del ferrocarril de Chimbote.....935,925 44
Del ferrocarril de Juliaca.807,109 34 ” 1.743,034 78

S. 23.409,894 82
Se ha satisfecho al contratista hasta el 29 de Febrero último..... S. 25.423,523 27

Saldo en contra del contratista..... S. 2.013,628 45

La longitud de esta línea es de 219 kilómetros. De estos están enrielados 146 kilómetros, y falta terraplenar 73 kilómetros.

El número de metros lineales de tuneles hechos en este ferrocarril es de 6,313 metros y faltan por hacer, segun cálculo aproximativo, 2,557 metros.—(Anexo Q.)

FERROCARRIL DE AREQUIPA A PUNO.

Se contrató esta obra con D. Enrique Meiggs, por decreto de 18 de Diciembre de 1869, en S. 32.000,000 en bonos, que se redujeron, segun arreglo de 6 de Julio de 1870, á dinero efectivo.....S. 25.120,997 50
Se han abonado al contratista hasta 30 de Abril último..... ” 23.991,009 28

Restándosele.....S. 1.129,988 22

Esta línea, cuya longitud es de 370 kilómetros, está concluida, faltando solo los techos en los edificios de la estacion de Puno y algunas obras accesorias.

FERROCARRIL DE JULIACA AL CUZCO.

Por resolucion de 2 de Diciembre de 1871 se contrató este ferrocarril con D. Enrique Meiggs, en dinero efectivo, por la cantidad de.....S. 25.000,000 00

De esta suma se ha rebajado por economías hechas en el nuevo trazo, segun decreto de 14 de Enero de 1874.....	" 1.040,856 00
Valor total de la obra.....	S. 23.959,144 00
Se le ha abonado al contratista hasta 31 de Diciembre último.....	S. 10.353,000 54
Réstasele.....	S. 13.606,143 46

La longitud de esta línea es de 354 kilómetros. De estos están terraplenados 245 kilómetros y enrielados 106 kilómetros. Este ferrocarril aun no tiene material rodante.

FERROCARRIL DE CHIMBOTE Á HUARAZ Y RECUAY.

Se contrató con don Enrique Meiggs, por decreto de 31 de Octubre de 1871, en la cantidad de.....S. 24.000,000 00

Ha recibido el contratista hasta 31 de Diciembre...	" 8.702,104 83
Réstasele.....	S. 15.297,895 17

Este ferrocarril debe tener un largo total de 265 kilómetros. Su construccion es de via angosta, de 1 m. 07 de ancho.

El trazo definitivo de esta línea, desde Chimbote á Yuramarca, es de 130 kilómetros. Hay 116 kilómetros de terraplenes hechos, de los cuales 83 kilómetros están enrielados y recorridos por la locomotora.

De los siete puentes grandes sobre el rio Santa, entre la costa y Yuramarca, tres están colocados.

En Chimbote, hay construidos: almacenes para mercaderías, los talleres con sus correspondientes máquinas, factoría, tornamesa, estanques para agua, una balanza, casas provisionales para máquinas, coches y cercos.

Los trabajos se hallan paralizados desde Setiembre del año próximo pasado.

FERROCARRIL DE PACASMAYO Á LA MAGDALENA.

Este ferrocarril fué contratado en dos secciones: la 1ª desde Pacasmayo hasta Guadalupe, por decreto de 30 de Setiembre de 1870, en la cantidad de S. 2.100,000 en efectivo; y la 2ª, desde el cerro de Calasñique hasta la Magdalena, por decreto de 13 de Diciembre de 1870, en S. 5.000,000 en bonos, que se redujeron á S. 3.750,000 en efectivo, segun arreglo celebrado con su contratista D. Enrique Meiggs en 30 de Diciembre de 1871.

Importa toda la línea	S. 5.850,000 00
Fondo creado para este ferrocarril con el descuento de 35 ₱ de los certificados de trabajos ejecutados en el ferrocarril de Juliaca al Cuzco...	" 421,054 04
	S. 6.271,054 04
El contratista ha recibido hasta el 1º de Mayo del presente año.....	" 6.394,821 12
Saldo en contra del contratista.....	S. 123,767 08

La longitud de esta línea es de 146 kilómetros; esta concluida.

El muelle de Pacasmayo, que forma parte del contrato de este ferrocarril, tambien se halla con-

cluido, faltándole únicamente la cubierta de madera en la extremidad exterior, que es de 30 por 100 metros.

FERROCARRIL DE LIMA Á PISCO.

Por decreto de 12 de Julio de 1869 se concedió á D. Andrés Alvarez Calderon el derecho de construir un ferrocarril de esta capital al puerto de Pisco, atravesando los valles de Surco, Lurin, Chilca, Mala, Asia, Cañete y Chincha. Quedaba obligado el empresario á prestar una fianza de S. 500,000 para responder de los valores que debia recibir del Gobierno, y del fiel cumplimiento del contrato. Tambien se obligó á poner un capital efectivo de S. 2.600,000 y lo demas que fuese necesario, y ofrecer al público S. 1.600,000 en acciones de á 100, 500 y 1,000 soles cada una.

El Gobierno, á su vez, se comprometia á prestar á la empresa por via de proteccion S. 2.600,000 en bonos á la par, y á garantizar la emision de otros S. 2.600,000, que en obligaciones debia emitir la empresa en su oportunidad.

En el año de 1872 el Gobierno, fundándose en que el empresario sin aceptar ni rechazar los términos propuestos para el perfeccionamiento del contrato, demoraba indefinidamente el plazo estipulado en este, dictó su resolucion de 30 de Enero, imponiéndole la obligacion de comenzar los trabajos á los 30 dias de firmada la escritura y de quedar terminados dos años despues de principiados; estableciendo tambien la manera como debia prestarse la fianza, agregando á esta garantía la de consignar un depósito de S. 100,000 en dinero ó en valores del crédito público, y fijándole la época en que podia hacer la emision autorizada.

Por resolucion de 17 de Mayo de 1872 se concedió á D. Andrés Alvarez Calderon el derecho de traspasar el contrato á D. Manuel José y D. Juan Martin Ramos.

A fin de cautelar los intereses del Fisco, expidió el Gobierno con fecha 17 de Febrero de 1873 una resolucion precisando las obligaciones del Estado y las de los Ramos. Segun ella, quedan los contratistas relevados de la fianza, debiendo consignar en depósito en un banco, á satisfaccion del Gobierno, los soles 2.600,000 en bonos, y la entrega inmediata en el mismo banco de S. 800,000 en dinero efectivo, á cuenta de los S. 2.600,000 á que están obligados los cesionarios por el artículo 11 del contrato; determinando además las cantidades y épocas en que deberán entregar el resto del dinero efectivo, hasta completar la suma á que se contrae el citado artículo; é imponiéndoles la obligacion de presentar en el plazo de seis meses el trazo preliminar de toda la línea y el definitivo de la seccion de Chorrillos al pueblo de Chilca; á los cuatro meses siguientes los estudios de la seccion de Chilca á la villa de Cañete, y cuatro meses despues los de la seccion de Cañete al puerto de Pisco. Por la misma resolucion quedan los empresarios autorizados para emitir los S. 2.600,000 en obligaciones, de que habla la cláusula 10 del decreto de 12 de Julio de 1869, tan luego como la via se halle en explotacion hasta Cerro Azul.

Con fecha 24 de Marzo de 1875, se presentaron los señores Ramos pidiendo que se les autorizase para comenzar simultáneamente los trabajos en las tres secciones de Chorrillos, Cerro Azul y Pisco, y hacer algunas modificaciones en el trazo de la línea, en las obras relativas á su plantificacion y en el material rodante; y además que se les exonerase de la obligacion que les impone el decreto de 16 de Febrero de 1873, de depositar en un banco la suma de S. 2.600,000 en dinero efectivo, para atender al pago de materiales, trabajos y demas gastos, fundándose para esto en el convenio que han ajustado con una sociedad constructora de Inglater-

ra, que se aviene á recibir, en pago de los certificados de trabajo y factura de materiales hasta la terminacion de la obra, obligaciones ó documentos personales de ellos. A mérito de esta solicitud, se expidió el decreto de 19 de Abril del año de 1875, por el que se autoriza á los empresarios á comenzar simultáneamente los trabajos de construccion en las tres secciones mencionadas y á modificar el trazo de la línea, material rodante y demas detalles que determina el pliego de especificaciones, con cargo de no innovar, sin prévia aprobacion del Gobierno, y de presentar el trazo definitivo del ferrocarril en el término de seis meses, contados desde la fecha de este decreto; quedando en todo su vigor el inciso 2º del artículo 4º del decreto de 17 de Febrero de 1873, que prescribe á los empresarios, so pena de nulidad, el dar principio á los trabajos un mes despues de aprobado el trazo definitivo de la línea y tambien exonera á los contratistas de la obligacion del depósito en efectivo que les prescribe el decreto ya citado, sustituyendo esta obligacion con la de los documentos personales de ellos, en vez de dinero, recibe la sociedad inglesa al hacerse cargo de la línea.

Habiendo expuesto los concesionarios que se hallaban en la imposibilidad de cumplir las obligaciones contraidas como contratistas de la construccion del camino, por no haberse emitido los bonos á que se contrae la cláusula 9ª del decreto de 12 de Julio de 1869, el Gobierno, con el objeto de salvar los obstáculos alegados por aquellos y á fin de que se realice tan importante obra, dispuso, por resolucion de 16 de Noviembre último, la habilitacion y depósito de los soles 2.600,000 en bonos que debian emitirse, segun se tenia ya mandado por decreto de 8 de Octubre de 1873.

En 29 de Diciembre fueron notificados los señores Ramos, por el escribano de Hacienda, de estar expeditos los S. 2.600,000 en bonos, y en 7 de Enero último se depositaron en el banco de Lóndres, Méjico y Sud-América.

Con fecha 5 del corriente Julio presentaron los contratistas los planos definitivos de esta obra, los que, en decreto de 22 del mismo, han sido aprobados, debiendo principiarse los trabajos de ejecucion en el término de un mes, segun lo estipulado en el contrato. (Anexo R.)

FERROCARRIL DE LA OROYA Á PISCO Y PUNTOS NAVEGABLES DE LOS RIOS AFLUENTES DEL AMAZONAS.

Las ventajas que proporcionará al país esta línea son incalculables, si se atiende al desarrollo del vasto territorio del Amazonas. Ella está llamada á hacer accesible toda especie de progresos agrícolas é industriales, acortando así las distancias y facilitando la exportacion de los productos de esas fértiles regiones por el rio Amazonas y sus afluentes.

Por decreto supremo de 19 de Enero y 20 de Marzo de 1872, se autorizó á D. Enrique Meiggs para hacer los estudios de estos ramales, ó sea la prolongacion desde la Oroya al Cerro de Pasco, Tarma, Fuerte de San Ramon sobre el rio Chanchamayo, etc.

Los estudios del ferrocarril de la Oroya á Pasco se hallan concluidos, y el presupuesto formado asciende á S. 5.800,000.

SERVICIO DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

Cuatro son las líneas del Estado que se explotan actualmente por administracion ó en arrendamiento. Desde luego, todas ellas constituyen en el dia una carga onerosísima para el Erario nacional, pues las que se manejan por el primer sistema no cubren sus gastos de explotacion, y las últimas no pagan con su arrendamiento el servicio de las obligaciones contraidas al buscarse los fondos para su construccion. Verdad es que todas las líneas férreas contribuyen po-

derosamente á la comodidad del público y al desarrollo de la industria y de la riqueza del país; pero es tambien incontestable que pasarán algunos años antes de que lleguen á ser una realidad los beneficios con que la prosperidad general promete compensar los sacrificios que, para facilitar su advenimiento, ha hecho el Tesoro público. En breves rasgos os haré conocer la historia y la marcha de estos ferrocarriles.

LÍNEA DE MOLLENDO Á AREQUIPA.

La construyó D. Enrique Meiggs por la cantidad de S. 12.000,000, segun contrato aprobado en 30 de Abril de 1868, y la recibió el Gobierno en 1º de Enero de 1871, habiéndose arrendado al mismo Meiggs, segun resolucion suprema de 1º de Julio de 1871, por cinco años, siendo la merced conductiva de S. 360,000 en los dos primeros y de S. 480,000 en los tres últimos.

Esta línea, cuya extension es 173 kilómetros, se halla bien dotada de material rodante y en perfecto estado de conservacion.

LINEA DE PISCO A ICA.

Este ferrocarril, construido por empresa particular, lo compró el Estado, segun consta de la resolucion suprema de 26 de Octubre de 1871, en £ 90,000, comprometiéndose además á hacer el servicio de los bonos que emitieron los empresarios, para ejecutar la obra, por valor de £ 290,000

Desde el 6 de Marzo de 1872 hasta el 28 de Enero de este año, lo ha tenido en arrendamiento el Dr. D. José Boza, quien se presentó al Gobierno en Febrero del año próximo pasado, manifestando el mal estado en que se hallaba la línea y solicitando se mandara un ingeniero que la reconociera y valorizase las obras que fueran de indispensable reparacion.

Habiéndose nombrado con este objeto al ingeniero de Estado don Ladislao C. Folkierski, emitió su informe y acompañó el presupuesto respectivo en 16 de Mayo del mismo año, el que modificado por la Junta Central de Ingenieros ascendió á la suma de S. 204,983.

En vista de estos antecedentes, resolvió el Gobierno solicitar propuesta sobre las bases que se publicaron en los diarios de esta capital, durante el mes de Diciembre último. No hubo mas proponente que el mencionado Dr. Boza, quien, aceptando en todas sus partes las bases publicadas, ofreció formar una sociedad vinícola y tomar en arrendamiento por diez años el ferrocarril y muelle de Pisco, para lo cual permitia rescindir el contrato de locacion que tenia celebrado con el Gobierno.

Por decreto supremo de 28 de Enero último, le fué adjudicado el contrato al Dr. Boza, con algunas modificaciones, que á su vez aceptó este.

Entre ellas, figuran la de comprometerse el Dr. Boza á formar una sociedad con un capital de soles 300,000 para fomentar la industria vinícola en el departamento de Ica, comprar á los hacendados los mostos, establecer oficinas de elaboracion para mejorar la calidad de los vinos, buscar nuevas plazas de consumo y practicar todas las demas operaciones conducentes al desarrollo de la especulacion.

En la parte que respecta al ferrocarril y muelle, la sociedad queda obligada: 1º A hacer las reparaciones reclamadas por dichas obras y con arreglo á los presupuestos formados por los ingenieros Folkierski y Habich y modificados por la Junta Central de Ingenieros, importante el de refaccion del muelle S. 75,304 75 y el perteneciente al ferrocarril soles 204,983. Para efectuar dichas obras, el Gobierno entregará á la sociedad S. 280,287 75, suma á que ascienden los dos presupuestos enunciados, en bonos especiales, que ganarán el 6 ℘ de interés anual

y el 2 ℘ de amortizacion acumulativa. La sociedad colocará, por cuenta propia, este papel, y el 8 ℘ anual que demanda su servicio será de su cargo por todo el tiempo del contrato. 2º A entregar trimestralmente la suma necesaria para pagar el servicio de los bonos que, por £ 290,000, se emitieron para la construccion del ferrocarril, calculándose el cambio al tipo fijo de 43½ peniques por sol. Y 3º á devolver, al fenecimiento de los diez años de este contrato, el muelle y el ferrocarril con cuanto á ellos pertenezca, en perfecto estado de servicio, sin mas deterioro que el causado por el uso, quedando todas las mejoras á beneficio del Estado.

Tambien se estipuló en la cláusula 9ª del referido contrato, que si el ferrocarril y muelle rinden un producto bruto de S. 240,000, el Gobierno percibirá el 20 ℘ del exceso de dicha suma. Si durante tres años consecutivos siguiere rindiendo igual producto, el Gobierno percibirá el 1 ℘ mas sobre lo cobrado en el año anterior, hasta completar el 25 ℘ de dicho exceso.—(Anexo S.)

LINEA DE LIMA A CHANCAY.

Por decreto de 29 de Marzo de 1872, adquirió el Gobierno el dominio exclusivo y absoluto de este ferrocarril.

La extension de la línea es de 66 kilómetros desde Lima á Chancay.

Para atender á las urgentes reparaciones y desvios que era de imperiosa necesidad efectuar en esta línea, se han entregado al administrador de ella S. 93,000 en bonos de la deuda interna consolidada.

El movimiento de la caja de este ferrocarril en los años 74 y 75 arroja el siguiente resultado:

Productos de explotacion en 1874....	S. 209,813 77	
Productos de explotacion en 1875....	" 181,921 28	S. 391.735 05
Gastos de explotacion en 1874....	S. 219,446 19	
Gastos de explotacion en 1875....	" 193,789 68	" 413,235 87
Déficit		S. 21,500 82

El Gobierno quiso dar en arrendamiento este ferrocarril y al efecto convocó licitadores, reservándose en las bases de la subasta, en guarda de los intereses fiscales, la libertad de aceptar, no la propuesta que fuese mas ventajosa numéricamente, sino la que ofreciese mejores seguridades al Fisco, ó de no admitir ninguna. Poderosas consideraciones lo determinaron á hacer uso, en el último sentido, de la facultad que se habia reservado y á mantener la línea bajo la forma de administracion en que se encuentra.

LINEA DE ILO A MOQUEGUA.

La construccion de ésta se contrató con la casa de Déves Freres, por decreto de 10 de Diciembre de 1870, la cual lo traspasó á D. Enrique Meiggs en 12 de Enero de 1871, siendo su valor el de soles 6.700,000 en bonos, cuya cantidad se redujo á S. 5.025,000 en efectivo, segun arreglo de 30 de Diciembre de 1871.

Este camino fué recibido del empresario con las formalidades debidas, en 21 de Febrero de 1873, y encargada su administracion al ingeniero D. José Hindle.

Su longitud es de 100 kilómetros. Tiene cinco estaciones y su obra de arte mas notable es el puente sobre el rio de Moquegua.

El balance de la caja de este ferrocarril, desde el primero de Marzo de 1873 hasta el 31 de Diciembre último, da el siguiente resultado:

Productos de explotacion del 1º de Marzo de 1873 al 31 de Diciembre de 1874.....	S. 164,871 08	
Productos de explotacion en 1875....	" 92,128 51	S. 256,999 59
Gastos de explotacion de 1º de Marzo de 1873 á 31 de Diciembre de 1874..	S. 179,403 95	
Gastos de explotacion en 1875....	" 121,732 90	S. 301,136 85
Déficit.....		S. 44,137 26
Para atender á las exigencias de este ferrocarril, el Gobierno ha ordenado la entrega de las siguientes cantidades:		
Por la caja Fiscal de Lima en diversas fechas.....	S. 17,000	
Por la aduana de Arica en diversas fechas.	" 25,000	" 42,000 00
Déficit en 31 de Diciembre último.....		S. 2,137 26

El administrador de esta línea ha solicitado se le remitan S. 25,000 para cubrir este saldo y hacer otros gastos urgentes, pero el deficiente estado del erario no ha permitido atender su pedido.

El Gobierno quiso tambien arrendar este ferrocarril, al efecto pidió propuestas como para la línea de Pisco á Ica, sobre la base de la formacion de una sociedad vinícola, y aunque se han presentado diversos postores, ha juzgado que no debia aceptar ninguna de las ofertas hechas hasta el dia.

FERROCARRIL DE LIMA AL CALLAO.

Entre los asuntos administrativos de obras públicas, figura uno que ha llamado la atencion general por mas de un motivo. Me refiero á la cesacion del privilegio del ferrocarril entre esta capital y el Callao, que la empresa concesionaria pretendió ampliar en dos años mas. Expirados los veinticinco de su exclusiva, á tenor de los datos auténticos oficiales y de otro carácter que existen, lo declaró así el Gobierno por decreto de 18 de Mayo de 1875—(Anexo T.), fijando el 17 de igual mes del año en curso como fecha debida y necesaria para la cesacion del privilegio, y ordenó se notificara así al representante de la compañía propietaria, en esta capital. Conocidos son los servicios prestados por este antiguo ferrocarril, de modo que el Gobierno siempre tuvo la voluntad de dispensarle su mas generosa proteccion. Pero semejante disposicion no era, ni podia ser, superior al cumplimiento de lo pactado. Trascurridos los veinticinco años del tráfico privilegiado de esta línea férrea (la primera que se estableció en la América del Sur), se halla en la obligacion imprescindible de fijar su fenecimiento.

Apesar de haber, por pura equidad, señalado el Gobierno á la cesacion del privilegio una fecha posterior en mes y medio á la que estrictamente marcaba aquella, el gerente de la empresa solicitó la reconsideracion del decreto, y denegada esta por otra resolucion oficial, fecha 25 de Junio de 1875, mas fundada aun que la anterior, (Anexo U.), interpuso querella de despojo ante la Corte Suprema de Justicia. Sustanciado el recurso, declaró el Tribunal en sus dos instancias no haberse inferido tal despojo. El informe que expidiera es-

te Ministerio lo encontrareis en el (Anexo V.)

REGLAMENTACION DE FERROCARRILES.

La necesidad de sujetar á una regla comun todas las empresas de ferrocarriles, en cuanto á los derechos y deberes recíprocos de los administradores y del público y á las garantías que deben otorgarse á la vida y á la propiedad, hacia imprescindible la promulgacion de un reglamento de explotacion y de señales, que no existia en el país. El Gobierno ha llenado esta exigencia imperiosa, sancionando y promulgando, en 17 de Enero y en 22 de Febrero del corriente año — (Anexo X), un reglamento general y otro de señales para los objetos indicados, y ordenó que todas las empresas de ferrocarriles sometiesen á su aprobacion los particulares de su servicio interior en conformidad con el espíritu y el tenor de los generales del Estado.

Al tratar esta materia, debo manifestaros, por doloroso que sea, la urgencia de ampliar nuestra legislacion penal, con relacion á las faltas y delitos que pueden cometerse contra los ferrocarriles y las personas que en ellos viajan ó trasportan sus propiedades. Ya os dije, al hablar del servicio telegráfico, que eran frecuentes los atentados contra esta clase de propiedades; os anuncio ahora que son aun mayores, por las desgracias que originan, los que la ignorancia, ó la depravacion, comete en los ferrocarriles, no como quiera maltratando, destruyendo, ó usurpando el material fijo y rodante, las estaciones, oficinas, talleres, puentes y cercos, sino, lo que es inaudito, disparando armas de fuego ó arrojando piedras ú otros proyectiles sobre los convoyes en marcha, sin conocer siquiera á la inocente víctima de tamaña perversidad. Solo una ley severa, aplicada por el Gobierno en proteccion de la sociedad, llegará á prevenir tales delitos y á moralizar ó contener á los desgraciados que sean capaces de cometerlos.

Instrucciones á los comisionados D. E. Althaus y D. Francisco Rosas.

(De la Memoria de Hacienda, 1876.)

FERROCARRILES.

Otro asunto que debe ser objeto de los estudios de los comisionados, es la posibilidad de terminar nuestras líneas férreas.

La via del empréstito directo es imposible hoy, por un cúmulo de razones que es innecesario exponer.

La venta de la parte terminada de las líneas es no menos irrealizable.

El único medio que á juicio del Gobierno puede intentarse, es la organizacion de sociedades por acciones que tomen todos ó algunos de nuestros caminos, constituyendo el capital necesario para terminarlos, garantizando el Gobierno á este capital un interés de 6 ₱ al año y una amortizacion de 1 ₱.

Si esto no fuese realizable con todas las líneas, puede intentarse la combinacion por dos: la del Callao á la Oroya y Cerro de Pasco y la de Chimbote á los distritos minerales.

La primera de estas líneas quedará terminada con dos millones de soles á lo mas y unida al Cerro de Pasco con seis mas.

Puede combinarse el negocio que se haga sobre ella con la colonizacion de Chanchamayo, la mejor parte de la montaña del Perú. Si en introducir emigrados europeos á esas colonias y á los minerales de Pasco y establecerlos se invirtiesen dos millones mas, se haria de la empresa un negocio considerable y daria un gran impulso al país.

Los comisionados pueden hacer concesiones de tierras en el Chanchamayo, y estipular que el interés será garantizado con los productos de la aduana del Callao.

La seccion del Callao y Lima puede abrirse al tráfico en 17 de Mayo de 1876. Quizá es la Sociedad General, dueño del Muelle-Dársena, el establecimiento que mas fácil aceptaria este negocio. Podria estipularse que la empresa del Muelle-Dársena cobraria los derechos de ciertos artículos que se calculase cubriesen la garantía

del Gobierno, que apenas alcanzaria á cincuenta mil soles, suponiendo que la seccion del Callao y Lima solo produjese cien mil al año.

El camino de Chimbote se presta tambien á una organizacion de sociedad en una forma análoga por la riqueza en minerales del territorio que abraza: necesitaria dos á dos y medio millones de libras esterlinas de capital para su conclusion total.

La renta de aduanas quedaria recargada con estas combinaciones en cien mil soles al mes; pero no es posible dudar que los produciria la terminacion de esas líneas, pues un valor de metales exportados por ellas de seis millones al año sería suficiente para producir en el tráfico y en la aduana los cien mil soles mensuales que se necesitan.

Es innecesario recomendar á los comisionados la importancia de este asunto.

Si los comisionados pueden celebrar contratos *ad referendum*, sobre estas ideas, deben hacerlos y enviarlos á Lima para su ratificacion.

Ministerio de Hacienda.—Lima, Mayo 25 de 1875.—Rúbrica de S. E. —JUAN IGNACIO ELGUERA.

FIN DEL TOMO PRIMERO.

LOS

FERROCARRILES DEL PERÚ

EN 1877.

Lima, Enero 12 de 1877.

Vistas las tres propuestas que anteceden, elevadas por el empresario constructor de los ferrocarriles del Estado, D. Enrique Meiggs, relativas, la 1ª á la terminacion del ferrocarril del Callao á la Oroya, su prolongacion hasta el Cerro de Pasco y perforacion en ese mineral de un socavon de desagüe, con fondos propios y con la garantía del Supremo Gobierno: propuesta apoyada por el gremio de mineros de ese asiento mineral, como consta de las actas que corren en este expediente; la 2ª relativa á la conclusion del ferrocarril de Chimbote hasta Yuramarca, y el del Cuzco hasta Maranganí; y la 3ª que trata de la prolongacion del ferrocarril de Chimbote hasta Recuay, y el de Juliaca hasta el Cuzco, con sujecion á los contratos celebrados sobre las líneas férreas; y considerando: 1º que las sumas destinadas á estas obras no han podido ser habidas por la deficiencia de los fondos emanados del empréstito de 1872, que les estaban adjudicados: 2º que las cuantiosas sumas invertidas en la ejecucion de los ferrocarriles contratados, y el fuerte gravámen que pesa sobre el Fisco por la conservacion y explotacion de las secciones concluidas y entregadas al tráfico público, hacen dispensable arbitrar una combinacion para llevar esas obras á feliz término: 3º que es un deber del Gobierno facilitar el desarrollo de la industria minera, por ser la mas importante por su profusion y riquezas naturales: 4º que el proponente Meiggs manifiesta hallarse expedito para cumplir fielmente las obligaciones que contrajo en sus contratos pendientes, y poder disponer, por otra parte, de los medios y recursos necesarios para las obras que propone realizar por su propia cuenta. Por estos fundamentos y haciendo uso de las leyes autoritativas de 28 de Abril de 1873, y 28 de Mayo y 8 de Julio de 1875; con el acuerdo y aprobacion unánime del Consejo

de Ministros, se resuelve: apruébanse las tres propuestas elevadas por el empresario D. Enrique Meiggs, con las modificaciones y condiciones siguientes:

I.

CONDICIONES GENERALES.

1ª Don Enrique Meiggs, por sí y sus herederos y representantes legítimos se obliga: 1º á concluir el ferrocarril del Callao á la Oroya desde el punto en que actualmente está hasta la Oroya: 2º á continuar dicha línea desde la Oroya hasta el Cerro de Pasco: 3º á hacer en este el nuevo socavon á que se refiere la ley de 24 de Mayo de 1861.

2ª Para la ejecucion de estas obras se compromete D. Enrique Meiggs á buscar por su cuenta los fondos correspondientes, ya sea recibiéndolos prestados, ya formando una ó mas sociedades que se los proporcionen, ya haciendo arreglos ó combinaciones que tiendan al mismo fin.

3ª El capital de estas obras será el de 2.400,000 £, sobre el cual garantizará el Gobierno con un interés de 7 ℘ anual por el término que se indicará mas adelante.

El interés se pagará por semestres vencidos y el capital se considerará para los efectos de su amortizacion dividido de este modo: 1.800,000 £ para la conclusion del ferrocarril de la Oroya y su continuacion hasta el Cerro de Pasco; y 600,000 £ para hacer el socavon y explotar las minas.

4ª Estas obras se realizarán con arreglo á los términos y condiciones puntualizados en las cláusulas posteriores.

II.

FERROCARRIL DEL CALLAO Á LA OROYA.

Art. Unico. El referido señor Meiggs se obliga á dejar completamente concluido dicho ferrocarril, con sujecion á los planos de la contrata que se celebró con él; para la construccion de dicho ferrocarril, gozará el mencionado señor Meiggs, para el efecto indicado, de todos los privilegios concedidos en ella, quedando exento de los derechos de importacion por todo el tiempo que dure el presente contrato, los artículos cuya nomenclatura se acompaña por separado.

III.

FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO.

Art. 1º Esta línea se construirá con arreglo á los planos y trazo preliminar que tiene el Supremo Gobierno levantados y formados por el ingeniero D. Francisco Paz-Soldan; quedando facultado el señor Meiggs para hacer en ellos las variaciones de trazo que convengan despues de practicar los estudios definitivos; pero sometiéndo esas variaciones á la aprobacion del Gobierno.

Art. 2º Para la construccion de esta línea gozará dicho señor Meiggs de todos los derechos, privilegios y franquicias que se le conceden en la contrata de construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya y en la presente contrata.

Art. 3º Toda la línea desde el Callao al Cerro de Pasco, quedará expedita para el tráfico, en el término de cuatro años, contados desde que quede firmado este contrato.

IV.

SOCAVON.

Art. 1º Hará dicho señor Meiggs el socavon de desagüe del Cerro de Pasco, con sujecion al plano aprobado por el gremio de mineros, que sirvió de base para dictar la ley de 24 de Mayo de 1861, y con las modificaciones que puedan resultar de los estudios definitivos que practiquen los ingenieros de la empresa y que deberán ser aprobados por el Gobierno; dicho socavon correrá, á lo menos, de cincuenta á sesenta varas mas

abajo del actual socavon de Quinlacocha, con todos los ramales que el señor Meiggs ó la empresa que lo represente crea convenientes.

Art. 2º Se empezarán los trabajos del socavon al mismo tiempo que los del ferrocarril, y estarán concluidos, cuando mas tarde, dos años despues de que el ferrocarril sea entregado al tráfico público.

Art. 3º Durante la construccion de esta obra gozará el señor Meiggs ó la empresa que lo represente, de todos los privilegios concedidos en los contratos de construccion de los ferrocarriles y de los que conceden las leyes de minas á las empresas mineras.

Art. 4º Como por el hecho de perforar el socavon, debe gozar el señor Meiggs ó la empresa, ó empresas que lo representen, de todos los derechos que las ordenanzas de minería conceden á los aventureros, adquirirá la propiedad: 1º de todos los terrenos que no estén amparados en esta fecha; 2º de todas las minas que, aunque trabajadas hasta alguna profundidad, se encuentren abandonadas y no se conozcan los propietarios de ellas. La propiedad de estas minas comprenderá no solo la zona que está sobre el socavon de Quinlacocha sino lo que se logre desaguar debajo de él.

Esta concesion se hace con arreglo á los artículos 1º, 2º y 3º título 5º, artículo 17 título 6º, artículo 10 título 10 de las ordenanzas de minería.

Art. 5º Se le adjudicará igualmente: 1º la potencia hidráulica de las aguas del socavon de Quinlacocha, sin perjuicio de los derechos que sobre ella tengan algunos mineros hasta la fecha; 2º las aguas del nuevo socavon que corran por la quebrada Rumai-llama, en cuanto sean necesarias para los establecimientos ó haciendas que le convenga poner en ella, en la extension de una milla desde la salida del socavon; quedando despues dichas aguas á beneficio de los que quieran hacer uso de ellas.

Art. 6º La compañía que se forme para la construccion del socavon y explotacion de las minas, gozará de todos los privilegios concedidos por las leyes á las compañías de minas.

Art. 7º Durante la construccion del nuevo socavon tendrá el señor Meiggs ó quien lo represente el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Mezapata y la bomba pequeña existente en la lumbrera de Lauricocha, y colocará una ó mas bombas en los lugares convenientes para desaguar los planos inundados del Tajo de Santa Rosa, ó de otros distritos á su eleccion. Del fondo de las lumbreras tirará los rasgos ó socavones que estime convenientes, tanto para activar la perforacion del socavon nuevo, como para explotar los minerales inundados que se le presenten y le correspondan segun las cláusulas de este contrato.

Art. 8º Para facilitar los trabajos generales de la empresa se le concede el libre uso, sin gravámen, cargo ó responsabilidad de ninguna clase: 1º del socavon de Quinlacocha y todas sus ramificaciones; 2º de las lumbreras de Mezapata, Yauricocha y Huancapucro.

Se le concede ademas, la propiedad sin gravámen, cargo ó responsabilidad: 1º de las máquinas plantificadas en las lumbreras de Mezapata y Yauricocha; 2º de la máquina de Huancapucro; 3º de las otras dos máquinas que tiene el Gobierno á su disposicion y que se hallan en el Cerro y en el paraje de Conan.

Art. 9º En compensacion de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que haga uso el señor Meiggs ó quien lo represente, entregará el 5 ℘ durante los diez primeros años, y el 2 ½ ℘ en los siguientes, de todos los minerales que explote, de entre los que se le adjudiquen con arreglo á la

cláusula 3ª Esta parte la pondrá á su costa, afuera de las minas y libre de todo gasto, á disposicion del gremio de mineros.

Art. 10. Todos los mineros que conserven la propiedad de sus minas al empezar las obras de la empresa que represente el Sr. Meiggs, tendrán el derecho de seguir explotándolas, no solo desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quinlacocha, sino tambien los planes inundados de sus minas; ó podrán ceder la explotacion de la parte inundada de ellas.

Art. 11. Si prefieren ceder la explotacion de la parte inundada de sus minas, podrá explotarlas el señor Meiggs ó la empresa que lo represente por su cuenta, y les dará el 25 ℘ de los minerales que saque de ellas. Este 25 ℘ les será entregado fuera de las minas, sin gravámen alguno.

Art. 12. Los que quisieren explotar las áreas de la zona inundada comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo con las siguientes condiciones: 1ª harán saber á D. Enrique Meiggs ó á la empresa que lo represente su determinacion ántes que este haya principiado los trabajos de desagüe, con cuyo objeto avisará con sesenta dias de anticipacion, cuándo deba empezar los trabajos; 2ª le pagarán, como contribucion de desagüe, la quinta parte de todos los minerales que exploten de dicha parte inundada, la cual se le entregará fuera de las minas sin gravámen alguno; 3ª hará los trabajos con arreglo á las ordenanzas, fortificándolos debidamente; 4ª no tendrá dicho señor Meiggs ó sus representantes responsabilidad alguna por derrumbes, paralizacion de bombas, inundaciones ú otros accidentes que provengan de casos fortuitos ó fuerza mayor.

Art. 13. Para el trabajo de estas minas se observarán las reglas siguientes: 1ª los mineros no invadirán con sus labores, bajo ningun pretexto, la zona inundada comprendida bajo el nivel del socavon de Quinlacocha; si así lo hicieren perderán en favor de Meiggs ó sus representantes, como lo disponen las ordenanzas, todos los minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo dicho socavon; 2ª para evitar estas invasiones, tendrá dicho señor Meiggs por sí ó sus representantes, el derecho de hacer reconocer, llegado el caso, los laboreos y frontones que se están explotando por ellos; y si los mineros se negasen á dejar hacer este reconocimiento, la Diputacion de minería prestará los auxilios necesarios para verificarlo, y por falta ú omision de esta lo hará la autoridad política.

Art. 14. Los mineros tendrán obligacion de permitir á dicho señor Meiggs ó á quien lo represente, el uso de las lumbreras particulares que tengan, y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior de ellas hasta la profundidad del socavon de Quinlacocha, con el único objeto de que tengan entrada y salida fácil sus empleados, dependientes y trabajadores cuando sea preciso hacer á su costa cañones de ventilacion y comunicacion para los laboreos de la empresa. Estos cañones de ventilacion se harán con arreglo á las ordenanzas y á la prescripciones de la ciencia, y será responsable dicho señor Meiggs ó la empresa que lo represente de los daños que pudieran sufrir los mineros por falta de cumplimiento de esas disposiciones. No tendrá responsabilidad alguna por los daños que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor. Si los mineros quisieren impedir estos trabajos, podrá solicitar el auxilio de la Diputacion de minería ó de la autoridad pública para conseguirlo.

Art. 15. Cualquiera diferencia entre los mineros y la empresa, acerca de la inteligencia y extension de sus respectivos derechos

y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores, amigables componedores nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercero dirimente para el caso de discordia, y su fallo será inapelable.

Art. 16. Todos los derechos y concesiones que en el presente capítulo se otorgan á Meiggs, se entienden concedidos á este ó á la empresa que lo represente, para que los haga efectivos de su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna del Estado.

V.

GARANTÍA DEL SUPREMO GOBIERNO.

Art. 1º El Supremo Gobierno le concede, como va dicho al referido señor Meiggs, la facultad de formar una sociedad para todas las obras á que esta propuesta se refiere, ó sociedades parciales que se encarguen de la ejecucion de dichas obras, emitiendo bonos ú obligaciones hipotecarias sobre los ferrocarriles y minas materia de este contrato hasta la cantidad garantizada.

Art. 2º Las acciones de la compañía ó compañías que se formen y los bonos ú obligaciones que se emitan, contendrán la garantía del interés del 7 ℘ dada por el Supremo Gobierno. Esta garantía será firmada en representacion del Gobierno por el Ministro del Perú en el lugar en que se haga la operacion, y en representacion de Meiggs por la persona ó personas que este comisione.

Art. 3º El fondo para el servicio de la garantía y amortizacion á su vez, de los capitales, se formará:

1º Con 200,000 toneladas de guano:

2º Con los productos libres del ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco:

3º Con los derechos de exportacion de numerario, metales y minerales establecidos ó que en adelante se establezcan; y

4º Con los productos de las minas de que despues se hablará.

Este fondo de garantía y amortizacion se recaudará y aplicará como se determine en las cláusulas siguientes.

Art. 4º Las 200,000 toneladas de guano de que habla el artículo anterior, destinadas al objeto indicado, se exportarán para los Estados Unidos por D. Enrique Meiggs y las venderá en ese mercado como consignatario del Gobierno, con las condiciones que se detallarán en resolucion separada, y salvando los derechos de la actual compañía consignataria de guano de los Estados Unidos. En el caso de que D. Enrique Meiggs quiera adquirir los derechos de la compañía consignataria de guano en los Estados Unidos, el Gobierno lo faculta para hacer los arreglos convenientes con dicha compañía á fin de obtener dichos derechos.

El producto neto de las 200,000 toneladas de guano, se entregará trimestralmente á los agentes del Gobierno, encargados de satisfacer la garantía de 7 ℘ y la amortizacion respectiva.

Art. 5º Los derechos de exportacion que se cobren en los puertos de la República, sobre el numerario, metales y minerales que se exporten al extranjero, se remitirán mensualmente al agente ó agentes de que habla el artículo anterior en su última parte.

Art. 6º La conservacion y explotacion de la línea férrea del Callao hasta el Cerro de Pasco, correrá á cargo de D. Enrique Meiggs ó de quien lo represente debidamente, quien aplicará todos sus productos libres á constituir el fondo de garantía y de amortizacion, de que se habla en la cláusula 7ª

Del producto bruto de la línea férrea tendrá derecho D. Enrique Meiggs de cobrar 5 ℘ por comision de administracion. El Gobierno podrá inspeccionar esta administracion por medio de los empleados que tenga á bien nombrar.

Art. 7º De todos los minerales que se extraigan de las minas del Cerro de Pasco, á consecuencia de los trabajos de la empresa, se cobrará el 5 ℘ sobre su valor, y se aplicará al fondo de garantía.

Los minerales que paguen este derecho podrán ser exportados al extranjero sin pagar ningun nuevo derecho de exportacion.

El derecho sobre los minerales será recaudado por Meiggs ó quien lo represente legalmente, y principiará á cobrarse desde que la línea férrea llegue al Cerro de Pasco.

Art. 8º Del fondo de garantía que se forme segun las cláusulas precedentes, se tomará semestralmente lo necesario para cubrir el interés del 7 ℘ sobre los 2.400,000 libras garantidas.

El sobrante que semestralmente resulte, se aplicará á la amortizacion del capital de 1.800,000 £ garantizadas para la construccion de los ferrocarriles.

Art. 9º Si los productos de las minas, despues de deducidos los gastos de explotacion, la parte adjudicada al gremio de mineros y el derecho de 5 ℘ sobre los minerales, diesen á la empresa el 7 ℘ del capital de 600,000 £ no se tomará para este objeto, parte alguna del fondo de garantía, que en este caso se aplicará íntegro al pago de los intereses y amortizacion del millon ochocientas mil libras de los ferrocarriles.

Art. 10. De los productos netos que se obtengan de las minas que Meiggs ó la empresa que lo represente explote por sí ó por otra persona, se dará al Gobierno semestralmente el 25 ℘. Si estos productos netos pasasen de 500,000 £ se le dará el 30 ℘, si pasasen de 1.000,000 £ percibirá el Gobierno el 40 ℘; y si pasasen de 1.600,000 £ el 50 ℘. Se entiende por productos netos, lo que sobre despues de deducir los gastos de explotacion y conservacion, de las minas, el 5 ℘ para el fondo de garantía, y el 7 ℘ sobre las 600,000 £ que forman el capital para el socavon y explotacion de las minas. Para fijar la suma que corresponde al Gobierno, segun este artículo servirá de base el balance semestral que formará la empresa.

Art. 11. La suma que corresponda al Gobierno, segun el artículo anterior, se aplicará á la amortizacion extraordinaria de los 1.800,000 libras para construccion de los ferrocarriles que se garantizan, y tan pronto termine esa amortizacion, dicha suma quedará á la libre disposicion del Gobierno.

Art. 12. Amortizado que sea el capital de 1.800,000 £ destinado á los ferrocarriles, dejará de cobrarse el 5 ℘ para el fondo de garantía.

Art. 13. Las minas con su socavon serán propiedad de la empresa y cuando los dividendos por utilidades, repartidas entre sus accionistas asciendan á 600,000 £ cesará la garantía del Estado sobre esa cantidad, quedando de todos modos, extinguida á los diez años de firmado este contrato.

Art. 14. Tan pronto como haya sido amortizado el capital de 1.800,000 £ garantizado para los ferrocarriles, cesará la administracion del contratista señor Meiggs, ó quien lo represente, y la línea del Callao al Cerro de Pasco entrará definitivamente al poder del Gobierno.

Art. 15. Las máquinas, herramientas, útiles, víveres y demas cosas necesarias para la construccion y explotacion del ferrocarril y para la construccion del socavon y explotacion de las minas, serán conducidas gratuitamente por el mismo ferrocarril, mientras dure la administracion de Meiggs de las líneas del Callao al Cerro de Pasco.

Art. 16. El contratista presentará al Gobierno la tarifa del ferrocarril para su aprobacion, y aprobada que sea se agregará á la escritura y formará parte íntegramente de la contrata.

En esta tarifa se fijará al trasporte de carbon que se extraiga

del Cerro de Pasco ó de otros lugares del Perú, el 33 ℘ menos de lo que se fije al trasporte de cualquiera otra carga.

Art. 17. La garantía empezará á correr á medida que se vaya invirtiendo el capital y en las proporciones que designen los ingenieros del Gobierno de acuerdo con el contratista.

Art. 18. Si todos los fondos á que esta propuesta se refiere no fuesen suficientes para cubrir el interés del 7 ℘ de los 2.400,000 £ el Supremo Gobierno reintegrará el déficit, deduciéndolo de las rentas generales de la Nacion y comprometiendo para este reintegro la fe de la República.

Art. 19. Con el fin de favorecer el desarrollo del ferrocarril de la Oroya y Cerro de Pasco y de acrecentar sus ingresos, tendrá Meiggs ó la empresa que lo represente el derecho de hacer por su cuenta propia los ramales que partiendo de cualquier punto vayan á Chanchamayo, Tarma ú otro punto del interior ó de la costa. Sobre estos ramales tendrá privilegio exclusivo por 25 años y propiedad por 99 años.

En caso de que el Gobierno quisiese hacer por su cuenta dichos ramales, le concederá la preferencia para su construccion por el tanto que ofreciere cualquier otro contratista.

Art. 20. Se obliga D. Enrique Meiggs á pagar al Estado, el importe de los derechos que este tiene sobre el ferrocarril mineral del Cerro de Pasco. El importe que deba pagar Meiggs por dicho ferrocarril, será deducido de lo que se le adeude á la terminacion de los ferrocarriles de Chimbote á Huaraz y de Juliaca al Cuzco.

Segunda propuesta.

Art. 1º Don Enrique Meiggs concluirá el ferrocarril de Chimbote hasta Yuramarca y el de Juliaca hasta Maranganí, en el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha, en que se extienda la escritura de este convenio; siendo entendido que la línea férrea de Chimbote llegará al mineral de carbon de piedra denominado "Buena Taquilpon" en los primeros tres meses de plazo.

Art. 2º Ascendiendo á 3.917,451 soles 55 centavos la cantidad que el Gobierno debe entregar á D. Enrique Meiggs para la ejecucion de estas obras, se verificará el pago de esa suma en esta forma: de los 160,000 soles que el Banco Central, cuando esté constituido, debe entregar al Supremo Gobierno se deducirán mensualmente 80,000 soles y con esta cantidad que debe comenzar á acumularse desde la fecha de la primera entrega que haga el Banco Central se constituirá un fondo de garantía para el servicio de interés y amortizacion de una deuda especial que se creará por la parte suficiente á cubrir los 3.917,451 soles 55 centavos. Esta deuda no podrá emitirse á un tipo menor de 75 ℘ ni ganar un interés mayor de 6 ℘ anual pagadero por trimestres.

El Gobierno dará los 80,000 soles mencionados en este artículo de los fondos que por préstamos ú otros arreglos obtenga de los bancos.

Esta entrega durará hasta que quede completamente amortizada la deuda que se emita ó contraiga.

Art. 3º Se liquidarán las cuentas entre el Gobierno y D. Enrique Meiggs hasta la fecha; y al pago de todas las sumas que se le deban á este por fondo de garantía, certificados no pagados de trabajos hechos, estudios, trenes, etc. se aplicarán los que resulten á su cargo por arrendamiento de ferrocarriles y demas cuentas que tiene abiertas. Si resultase saldo á cargo de Meiggs, se deducirá del monto que se le adeude, para la conclusion de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, y si el saldo fuera á su favor se le pagará del mismo

modo puntualizado en el artículo anterior.

Los arrendamientos de los ferrocarriles corridos desde 1º de Junio de 1874 hasta el 31 de Agosto del 75, serán deducidos de los fondos que deben ser entregados á Meiggs á la conclusion de los caminos de Chimbote y Cuzco.

Art. 4º Desde el momento que se firme el presente contrato correrá de cuenta de D. Enrique Meiggs la conservacion y administracion de los ferrocarriles de Pacasmayo á la Magdalena, de Chimbote hasta Yuramarca y de Mollehdo, Puno y Cuzco, sin gravámen alguno del tesoro público y conservando en estos ferrocarriles los trenes necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga.

Quedan comprendidos en esta administracion los muelles, herramientas y enseres de dichos ferrocarriles.

Los trenes extraordinarios que necesite el Gobierno para la traslacion de tropa ú otras atenciones, serán abonados á los mismos precios que se han pagado hasta hoy.

Art. 5º La aceptacion de esta propuesta no priva á D. Enrique Meiggs del derecho de concluir los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco con arreglo á los contratos vigentes y á lo estipulado en la llamada tercera propuesta.

Art. 6º D. Enrique Meiggs tendrá la facultad de formar una sociedad, prévia aprobacion del Gobierno, que asuma los derechos y obligaciones que la presente contrata le impone.

Tercera propuesta.

Art. 1º Don Enrique Meiggs concluirá los ferrocarriles de Chimbote á Recuay y de Juliaca al Cuzco, con estricta sujecion á las contratas celebradas para ambas obras y en el plazo que se indicará mas adelante.

Art. 2º Para el pago de esas obras el Gobierno levantará el empréstito de 7.000,000 £ á que se refiere la ley de 28 de Mayo de 1875, y se pagarán de preferencia los certificados de salitreros y el resto se aplicará á los ferrocarriles. Si no se pudiese hacer este empréstito por término de un año, se le concederá á D. Enrique Meiggs, por el término de otro año, la facultad de levantarlo con el cargo de darle la misma aplicacion. Si en ninguno de ambos casos se consiguiesen los 7.000,000 £ de la cantidad que se obtenga, se pagarán de preferencia los certificados de salitreras, y el resto se aplicará al pago de las obras mencionadas.

Tan pronto como se consigan estos fondos principiarán los trabajos de los ferrocarriles menciodos

Si no se levantase el empréstito ó si levantado no quedase fondo alguno para los ferrocarriles, el Gobierno, tanto para el objeto de construir dichas obras, como para pagar el saldo pendiente á favor de Meiggs, arbitrará otros recursos; pero esto no tendrá lugar sino cuando esté concluido el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco.

Art. 3º Considerándose que en el 1.800,000 £ para la conclusion del ferrocarril de la Oroya y construccion del mismo hasta el Cerro de Pasco se ha dado á D. Enrique Meiggs 1.000,000 de soles para la conclusion de dicha obra en el trayecto del Callao á la Oroya, se deducirá y rebajará esta suma de la que se le adeuda para la conclusion de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco.

Art. 4º Al entregar Meiggs concluidos los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco entregará tambien los de Puno, Pacasmayo y Arequipa, previniéndose que mientras todas estas líneas estén en poder de Meiggs, correrá de su cuenta su conservacion y administracion, sin gravámen alguno del Erario.

Art. 5º Tendrá Meiggs la facultad de formar con aprobacion del

Gobierno, una sociedad que asuma los derechos y obligaciones que esta contrata le impone.

Art. 6º Aceptadas por Meiggs las estipulaciones de estos contratos queda renunciada por dicho Meiggs, desde ahora y para siempre, todas y cualquiera reclamacion interpuestas ó que pudiera interponer por pérdidas, daños ó perjuicios causados con la inejecucion de los contratos existentes con él ó por cualquiera otra causa ó motivo.

Esta producirá sus efectos desde que esté hecha la liquidacion á que se refiere el artículo 3º de la segunda propuesta.

Art. 7º Lo estipulado en el artículo 2º se entiende pactado con arreglo á lo convenido con los Bancos asociados, sobre consecucion del empréstito para el pago de los certificados por salitreras.

La escritura de este contrato y las de las compañías para su cumplimiento quedan exentas del pago de timbres.

Pase al Ministerio de Hacienda para que por el Escribano del ramo se notifique el presente decreto al contratista proponente D. Enrique Meiggs, y siendo aceptado por este, procédase á extender la escritura pública respectiva.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—Cotera.

INDICE DEL TOMO PRIMERO

DE

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

A.

Arequipa á Puno.

	Páginas.
Ordénase al Prefecto de Arequipa que facilite á D. Enrique Meiggs datos para los estudios	1
Ley de 15 de Enero de 1868 para que el Ejecutivo contrate la construccion del ferrocarril de Arequipa, Puno y Cuzco y demas de la República	1
Nómbrase al ingeniero G. Backus para rectificar el presupuesto	2
El ingeniero Backus envia el resultado de su encargo	2
Se manda practicar los estudios	815
Informe del ingeniero en jefe D. Juan L. Thorndike	815
Primera propuesta para la construccion	826
Segunda propuesta	831
Pase á una junta de ingenieros	834
Informe de la junta de ingenieros	834
Pase á una comision de comerciantes	836
Informe de la comision	836
Proyecto de contrato para la construccion del ferrocarril por cuenta del Estado	838
Vista fiscal	843
Vista al interesado	847
Bases propuestas por D. Enrique Meiggs	847
Vales provisionales	853
Bono general	856
Sobre emision de bonos para el pago	858
Informe del ingeniero Hindle	868
Convocatoria de propuestas para la obra	3
Bases para la construccion	3
Aviso oficial señalando dia para el remate	6
El pueblo de Arequipa agradece la obra ordenada	6

INDICE DEL TOMO PRIMERO

DE

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

A.

Arequipa á Puno.

	Páginas.
Ordénase al Prefecto de Arequipa que facilite á D. Enrique Meiggs datos para los estudios	1
Ley de 15 de Enero de 1868 para que el Ejecutivo contrate la construccion del ferrocarril de Arequipa, Puno y Cuzco y demas de la República	1
Nómbrase al ingeniero G. Backus para rectificar el presupuesto	2
El ingeniero Backus envia el resultado de su encargo	2
Se manda practicar los estudios	815
Informe del ingeniero en jefe D. Juan L. Thorndike	815
Primera propuesta para la construccion	826
Segunda propuesta	831
Pase á una junta de ingenieros	834
Informe de la junta de ingenieros	834
Pase á una comision de comerciantes	836
Informe de la comision	836
Proyecto de contrato para la construccion del ferrocarril por cuenta del Estado	838
Vista fiscal	843
Vista al interesado	847
Bases propuestas por D. Enrique Meiggs	847
Vales provisionales	853
Bono general	856
Sobre emision de bonos para el pago	858
Informe del ingeniero Hindle	868
Convocatoria de propuestas para la obra	3
Bases para la construccion	3
Aviso oficial señalando dia para el remate	6
El pueblo de Arequipa agradece la obra ordenada	6

Páginas.

Supremo decreto en que se acepta la propuesta de D. Enrique Meiggs.. 6
Nómbrase inspector para la compra de materiales..... 12
Nómbrase inspector para la construccion..... 12
Decreto en que se ordena al contratista la entrega de un depósito para estar á las resultas de las expropiaciones..... 12
Desígnase el sitio para la estacion en Arequipa..... 13
Ordénase el pago de pasajes en los trenes..... 13
Otros pagos á la empresa..... 14
Estado de la línea en Enero de 1872..... 14
Se declara que la Municipalidad de Puno no tiene derecho á señalar lugar para la estacion y se designa dicho lugar..... 15
Fíjase el 79 ℙ por tipo de los bonos entregados á D. Enrique Meiggs.. 15
Estado de la línea de Puno y otras..... 17
Decreto para que en cinco años se cobre 5 centavos de flete por milla á la tonelada de metales..... 18

Arica á Tacna.

Ley de 16 de Diciembre de 1857 que autoriza la construccion del ferrocarril..... 20
Contrata celebrada con D. José Hegan..... 20
Aprobacion del traspaso del contrato á una Compañía..... 23
Declárase que la Compañía puede formar libremente sus estatutos.... 24
Se manda por via de ensayo rebajar la tarifa de fletes..... 24
No se permite á la Compañía que cambie de tarifa sin autorizacion del Gobierno..... 24
Autorízase al Director de Obras Públicas para arreglar con la empresa las reclamaciones pendientes..... 25
El Director de Obras Públicas presenta un arreglo..... 25
Desapruébase el arreglo presentado..... 31
Decreto en que se restablece la primitiva tarifa..... 32
Sentencia de la Corte Suprema declarando sin lugar la querella de despojo de la Compañía..... 33
Tarifa de 1863 acordada por la empresa..... 34
Informe del Ministerio de Gobierno en la reclamacion diplomática promovida por la Compañía..... 35
Vista fiscal sobre la reclamacion diplomática..... 37
Informe del Director de Administracion acerca de la reclamacion diplomática..... 40
Vista fiscal en que se reproduce el anterior informe..... 44
La Compañía confiesa que gana mas del interés garantizado por el Gobierno..... 45
El interventor del Gobierno avisa el hecho anterior..... 46
Pago de pasajes á la Compañía..... 46
Se declara sin lugar la exencion de muellaje..... 46

C.

Callao (urbano).

Concédese á D. Guillermo D'Coursey el permiso que se le habia negado para establecer un ferrocarril en la ciudad del Callao..... 48

Callao (Aduana del).

Páginas.

Se contrata con D. Guillermo Stirling la construccion de las vias férreas en la Aduana del Callao..... 49
Declárase sin lugar la exencion de muellaje..... 50
Al Gobernador se le autoriza para hacer ramificaciones..... 50
Se contratan con la Compañía del ferrocarril del Callao dos vias del muelle á la Aduana..... 51

Callao á Bellavista.

Permiso concedido á D. Juan Dionisio Rivera para un ferrocarril de sangre entre el Callao y Bellavista..... 52
Decláranse sin lugar las modificaciones pedidas por el concesionario.... 52

Callao á la Punta.

Permiso otorgado á la Sociedad de Beneficencia para un ferrocarril de sangre entre la calle de Paz-Soldan y los baños de la Punta..... 53
Mándase á la Municipalidad que ventile en los tribunales sus derechos contenciosos..... 53
Se declara que la Beneficencia no puede obligar á la empresa de Lima al Callao á que deje cruzar su línea..... 54

Callao á la Oroya.

(Central Trasandino.)

Ley de 7 de Noviembre de 1864, que señala el procedimiento para la concesion de ferrocarriles..... 55
Don Enrique Meiggs propone hacer los estudios de una línea entre Lima y el valle de Jauja..... 57
Acéptase la proposicion anterior..... 57
Informe sobre la naturaleza de la obra en proyecto..... 58
Trazo del ferrocarril de Lima á la Oroya..... 59
Presupuesto del mismo..... 69
Nómbrase al ingeniero D. P. Marzo para formar el trazo final..... 71
Próroga para el remate..... 71
Proposicion de D. Enrique Meiggs para construir el camino..... 71
Nombramiento de una comision de ingenieros para examinar el proyecto. 74
Informe del ingeniero D. Federico Blume..... 75
Idem de la mayoría de la comision..... 78
Nombramiento de una comision de comerciantes para formular el contrato..... 80
Comunícase el nombramiento..... 80
A D. Juan Antonio Garcia y D. Pablo Sacio que delatan una nueva via y piden su estudio, se les concede condicionalmente..... 80
Igual concesion se hace á D. F. Christian..... 81

Páginas.

La comision de comerciantes ofrece emitir su informe sin tomar en cuenta la nueva via..... 81
Proyecto de contrato hecho por la comision..... 81
Informe de la misma comision..... 86
Oficio con que remite su informe..... 89
El Gobierno da las gracias á la comision..... 90
Vista fiscal..... 90
Don Enrique Meiggs acepta el proyecto y la vista fiscal con algunas alteraciones..... 101
Decreto de convocatoria..... 106
Bases para el remate de la obra..... 106
Montero Hermanos no aceptan la vista fiscal..... 111
Don Enrique Meiggs no acepta modificaciones..... 112
Contrato celebrado con D. Enrique Meiggs..... 114
Tramitacion del decreto anterior..... 120
Decreto que determina la forma y valor de los vales..... 120
Declárase sin lugar la oposicion que la empresa del ferrocarril de Lima al Callao hace al establecimiento de la línea de la Oroya..... 122
Se manda proceder inmediatamente á la expropiacion de terrenos para la línea..... 123
Ordénase el estudio del ramal de la Oroya á Chanchamayo..... 123
Se declara que el ingeniero nombrado para el citado estudio sea solo su inspector..... 123
Nómbrase inspectores para la compra de materiales..... 124
Tambien se nombra inspector de los trabajos..... 124
Bono general para el ferrocarril de la Oroya..... 124
Se ordena el depósito de los bonos..... 127
Los vecinos de Huancayo solicitan que hasta dicha ciudad se extiendan los estudios de la línea de la Oroya..... 128
Decreto supremo que reglamenta las tasaciones para la expropiacion.. 129
Se declara sin lugar la reconsideracion, pedida por la empresa del Callao, del decreto en que se desechó su oposicion al camino de la Oroya. 130
Sobre cómo se han de hacer los bonos provisionales para el ferrocarril de la Oroya..... 131
Modelo del bono..... 132
Aclaracion sobre el uso y destino de los bonos..... 133
Precio de los bonos..... 15
Accédese á la prolongacion del camino hasta la ciudad de Azángaro... 137
Se nombra superintendente para el ferrocarril..... 137
Se nombra inspector..... 137
Estado de la obra en Octubre de 1870..... 137
Destruccion de parte de la muralla de Lima para terraplenes del camino. 138
Estado de la obra en Enero de 1871..... 138
Abrese al público la seccion de Lima á Cocachacra. — Tarifa..... 142
Se autoriza la variacion del trazo en Malpaso..... 143
Comision para medir los terrenos al lado de la via en los ferrocarriles de Chancay y de la Oroya..... 144
Declárase que las comisiones de informe son cargos concejiles..... 144
Manda que se establezcan guardianes en las encrucijadas del camino... 144
El correo establece su servicio por el ferrocarril..... 144
Contrata hecha con D. Enrique Meiggs para un telégrafo..... 145
Estado del ferrocarril en Enero de 1872..... 145
Se ordena el remate del arrendamiento de la línea entre Lima y San Bartolomé..... 147
Concédese próroga para construir el telégrafo..... 148
Se permite que la empresa preste algun material al camino de Chancay. 148
Nuevo perfil para salvar el derrumbe que ocurrió en la via. — ¿Quién lo paga?..... 148
Ordénase el pago á D. Domingo Boza de las reparaciones del malecon. 149
Autorizacion para la compra de terrenos en el Callao..... 364

Páginas.

Terrenos rivereños en el Callao para el ferrocarril..... 864
Adquisicion de la casa de Sancho-Dávila..... 865
Expropiacion del conventillo de los Desamparados para la estacion del ferrocarril 865
Se aprueba la minuta de contrato..... 865
Itinerario y Tarifa..... 866
Pasajes..... 866
Se autoriza al empresario del ferrocarril para que abra la via que indica. 866
Nombramiento de interventor fiscal..... 867

Cerro Azul á Cañete.

Concesion hecha á D. Esteban Crosby y compañía..... 150
Otra concesion á D. Juan M. Montero y Rosas..... 151

Cerro de Pasco.

Concédese á D. Enrique Meiggs el estudio de las ramificaciones del ferrocarril Central Trasandino hasta el Cerro de Pasco y puntos navegables de los afluentes del rio Amazonas..... 153
Modificacion..... 154

Cerro de Pasco á la ciudad.

Concédese su construccion á Orbegoso Wyman y compañía..... 155
Vista fiscal sobre el carácter de los planos..... 156
Rectificacion de los estudios de esta línea..... 157
Convocatoria para el remate..... 159
Aviso oficial para el remate..... 159
Vista fiscal en favor del contrato de Orbegoso..... 159
Ratifícase la contrata de Orbegoso y compañía..... 160
Se declara que la empresa no está exenta de contribuciones legislativas. 160
El Gobierno permite la construccion de un muelle en Chancay para el servicio de la empresa..... 161
Devolucion de derechos de aduana impuestos á artículos para el ferrocarril..... 161
No ha lugar al cambio de garantía solicitado por los empresarios..... 161
Estado del camino en Noviembre de 1870..... 162
Dispónese el servicio de la deuda del ferrocarril..... 162
Se da mas plazo para terminar la línea..... 162

Chancay al Cerro de Pasco.

Concesion hecha á favor de D. Federico Blume..... 164
Modifícase la anterior concesion..... 166
Próroga otorgada para la construccion..... 166

H.

Huacho á Lambayeque. — Huacho á Puente Cochas.

Páginas.

Dase permiso á D. Andrés Alvarez Calderon para hacer los estudios de Huacho á Lambayeque..... 262
Dase permiso á D. José Amancio Castillo para hacer los estudios de Huacho á Puente Cochas..... 262

Huacho (salinas) á Plava Chica.

Antecedentes históricos de la concesion..... 263
Propuesta de D. Miguel Rivas para hacer el camino 264
Decreto supremo aceptando la propuesta y se manda convocar licitacion. 265
Vista fiscal favorable á la solicitud de Miró Quezada..... 265
Informe de los ingenieros Backus y Blume en el mismo sentido..... 266
Se declara sin lugar la solicitud de Miró Quezada..... 268
Vista fiscal..... 268
Decreto declarando sin lugar la revocatoria de la negativa del permiso. 271
Representacion de Miró Quezada á la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo sobre la negativa del Ejecutivo..... 271
Informe del Ejecutivo á la Comision Permanente..... 275
Solicitud de Miró Quezada al Congreso pidiendo el permiso negado.... 278
Permiso del Gobierno para desembarcar rieles en Playa Chica..... 286
Resolucion legislativa concediendo el ferrocarril á Miró Quezada..... 286
El Presidente del Congreso promulga la anterior resolucion..... 286
Concesion del mismo ferrocarril hecha por el Ejecutivo á la Municipalidad de Chancay..... 287
Cumplimiento por el Ejecutivo de la resolucion legislativa..... 287
Decreto negando á Miró Quezada el avalúo del material desembarcado en Playa Chica..... 287
Estado del camino (1875)..... 288

Huacho á Huaraz, via Sayan.

Voto de gracias de los vecinos de Huaraz por el cúmplase puesto á la ley que autoriza la construccion del ferrocarril..... 289
Decreto mandando hacer los estudios y asignando 20,000 soles..... 289
Nómbrase á los ingenieros Havic y Winteringham para los estudios... 290

Huacho al Puerto.

Manuel M. Reyes y compañía solicitan permiso para hacer el ferrocarril. 291
Decreto en que se les otorga la concesion..... 292

Páginas.

Dase la buena pro á los señores Derteano y Valdeavellano... 216
Proponen estos señores traspaso á favor de D. Enrique Meiggs..... 222
El Gobierno aprueba el traspaso..... 223
Se manda que acepte las condiciones D. Enrique Meiggs..... 223
Devolucion del depósito á Correa y socios..... 223
Acepta el traspaso D. Enrique Meiggs..... 223
Devolucion del depósito á Valdeavellano y Derteano. 223
Don Enrique Meiggs presta la garantía para el contrato..... 224
Se manda otorgar la escritura por escribano. 224

E.

Eten.

Don José Antonio Garcia y Garcia propone la construccion de un ferrocarril por cuenta propia 225
Interpone competencia el concesionario del ferrocarril de Pimentel don Juan Cossio 228
Vista fiscal para que se acepte la propuesta..... 228
Decreto supremo haciendo la concesion..... 229
Aclaracion para suprimir una cláusula y establecer el derecho de cruzar una línea á la otra..... 230
Amplíase la concesion de D. José Antonio Garcia y Garcia..... 231
Vista fiscal con respecto á la competencia del señor Cossio..... 231
Se declara infundada la competencia..... 235
Informe del ingeniero D. G. S. Backus sobre el estado del ferrocarril.. 236
Presupuesto del costo de construccion del camino y del muelle..... 239
Autorízase la formacion de una compañía anónima.... 240
Decreto á favor del ferrocarril de Eten en la competencia del de Pimentel 240
Primera escritura de sociedad..... 241
Informe de los ingenieros Prentice y Morris sobre el puerto..... .. 243
Deniégase á la empresa la exencion del derecho de muellaje..... 244
Concédese la exencion del derecho de timbres..... 245
Segunda escritura reorganizando la sociedad..... ... 245
Convenio hecho con el Banco del Perú reconociendo 600 obligaciones.. 247
Estado del camino en Agosto de 1871..... 248
Autorízase la apertura al tráfico parcial..... 249
Decreto que declara á Eten puerto mayor..... 249
Se autoriza la extension del tráfico provisional..... 250
Mándase devolver derechos de introduccion mal cobrados..... 250
Escritura para hacer una segunda emision de bonos..... 251
Regla general establecida para la aprobacion de estudios..... 253
Mándase reformar el crucero hecho por el ferrocarril de Pimentel..... 254
Se declara sin lugar la reconsideracion del decreto anterior..... 254
Informe del ingeniero D. A. Duval sobre el camino..... 255
Oficio de la Junta de Ingenieros enviando el informe..... 260
Se manda á los tribunales las querellas contenciosas..... 261
Apruébase la tarifa de fletes para la línea..... 261
Apertura del ferrocarril al tráfico público..... 261

H.

Huacho á Lambayeque. — Huacho á Puente Cochas.

Páginas.

Dase permiso á D. Andrés Alvarez Calderon para hacer los estudios de Huacho á Lambayeque..... 262
Dase permiso á D. José Amancio Castillo para hacer los estudios de Huacho á Puente Cochas..... 262

Huacho (salinas) á Plava Chica.

Antecedentes históricos de la concesion..... 263
Propuesta de D. Miguel Rivas para hacer el camino 264
Decreto supremo aceptando la propuesta y se manda convocar licitacion. 265
Vista fiscal favorable á la solicitud de Miró Quezada..... 265
Informe de los ingenieros Backus y Blume en el mismo sentido..... 266
Se declara sin lugar la solicitud de Miró Quezada..... 268
Vista fiscal..... 268
Decreto declarando sin lugar la revocatoria de la negativa del permiso. 271
Representacion de Miró Quezada á la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo sobre la negativa del Ejecutivo..... 271
Informe del Ejecutivo á la Comision Permanente..... 275
Solicitud de Miró Quezada al Congreso pidiendo el permiso negado.... 278
Permiso del Gobierno para desembarcar rieles en Playa Chica..... 286
Resolucion legislativa concediendo el ferrocarril á Miró Quezada..... 286
El Presidente del Congreso promulga la anterior resolucion..... 286
Concesion del mismo ferrocarril hecha por el Ejecutivo á la Municipalidad de Chancay..... 287
Cumplimiento por el Ejecutivo de la resolucion legislativa..... 287
Decreto negando á Miró Quezada el avalúo del material desembarcado en Playa Chica..... 287
Estado del camino (1875)..... 288

Huacho á Huaraz, via Sayan.

Voto de gracias de los vecinos de Huaraz por el cúmplase puesto á la ley que autoriza la construccion del ferrocarril..... 289
Decreto mandando hacer los estudios y asignando 20,000 soles..... 289
Nómbrase á los ingenieros Havic y Winteringham para los estudios... 290

Huacho al Puerto.

Manuel M. Reyes y compañía solicitan permiso para hacer el ferrocarril. 291
Decreto en que se les otorga la concesion..... 292

Huacho á Sayan.

Páginas.

Convócanse propuestas para la construccion del camino..... 293
Aviso oficial señalando dia para la licitacion..... 296
Prorógase el plazo señalado..... 296
Concesion hecha á favor de D. Felipe Arancivia para construir el ferrocarril..... 296
Decreto supremo mandando se haga con fondos del empréstito 299
Id. nombrando al ingeniero Winteringham inspector de la obra..... 299

Huaman á Trujillo.

Concesion otorgada al Dr. D. Fernando Casós para establecer la línea.. 300

I.

Ica á Ayacucho.

Nómbrase al ingeniero Backus para hacer los estudios..... 303
Se le dan fondos..... 303

Ilo á Moquegua.

Decreto mandando al ingeniero Guido de Vigneau practicar los estudios de Tacna á la frontera boliviana y de Ilo á Moquegua..... 305
Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para hacer los estudios... 305
Provócase licitacion para construir el camino y se fijan basès..... 306
Aviso oficial señalando dia para el remate..... 311
Fianza prestada por Devés Freres para hacer propuesta 311
Primera propuesta de los mismos 311
Segunda id. de id..... 317
Tercera id. de id..... 319
El Gobierno no cree convenientes las propuestas y cita á nueva puja.. 319
Concesion hecha á favor de Devés Freres..... 322
Traspaso que hacen del contrato dichos señores á D. Enrique Meiggs.. 327
Ley del Congreso para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua y otros..... 329
Próroga del plazo para empezar la obra..... 330
Devolucion de la fianza para empezar la obra..... 330
Declárase la exencion de derechos de aduana en favor del camino..... 330
Nómbrase inspector al ingeniero Backus..... 881
Deniégase á D. Enrique Meiggs la cancelacion de la fianza de construccion 331
Se manda que el camino sea construido como el de la Oroya..... .. 331
Suspéndese el uso del muelle de Pacocha..... 331
Concédese á D. Enrique Meiggs la devolucion de la fianza de construccion..... 332

Páginas.

Devés Freres convienen en la anterior devolucion... 332
Entrega de los 200,000 soles de fianza... 332
Fijacion de sitio para la estacion final... 332
Mándase abonar los gastos de inauguracion... 332
Se aprueba el establecimiento de un nuevo tren... 333
El constructor pide que se le reciba el camino ya concluido... 333
Nómbrase una comision para recibir la obra... 333
Informe del ingeniero inspector de ella... 334
Informe de la Junta de Ingenieros... 335
Instrucciones de la misma para la comision de recepcion... 335
Informe de la comision de recepcion... 336
Declárase sin lugar la oposicion que hace á la entrega D. M. Velapatiño. 340
Informe del ingeniero de la comision de recepcion... 340
Oficio con que remite el informe la Junta de Ingenieros... 344
Vista fiscal sobre la entrega del camino al Gobierno... 345
Mándase pagar los gastos de la comision... 346
Decreto en que se da por recibido el camino, pero no el muelle... 346
Se provee de fondos al ingeniero administrador del camino... 347
Nombramiento de los jefes de estacion señores Torres y Vargas... 347
Decreto en que se manda abrir el camino al tráfico público... 347
El administrador remite á la Junta de Ingenieros la tarifa provisional de fletes y pasajes... 347
La Junta de Ingenieros la remite al Gobierno... 348
Decreto aprobando la tarifa... 348
Tarifa provisional de fletes y pasajes... 349
Apruébanse los paraderos del camino... 350
Se ordena la venta de todo lo sobrante en la línea... 350
Dispónese que la Junta de Ingenieros formule las bases para la construccion de un puente en el rio de Moquegua... 351
Se designa quiénes pueden dar papeleta de pasaje gratis... 351
Apruébanse las bases para construir un puente en el rio de Moquegua.. 351
Algunas cuentas presentadas por el administrador del ferrocarril... 352
Ordénase el pago del material comprado á D. Enrique Meiggs... 354
Id. la compra de tubos para las locomotoras... 354
Se manda publicar en Europa datos para dar á conocer los ferrocarriles peruanos... 354
Compra de carbon... 355
Se declara sin lugar una propuesta de arrendamiento... 355
Se manda entregar 20,000 soles al administrador del ferrocarril... 869
Reduccion de sueldos á los empleados... 869
Apruébase el gasto hecho por el Prefecto de Moquegua... 870
Aumento de sueldos á los empleados... 870
Rebaja de flete á los minerales que se trasporten por el ferrocarril... 870
Se manda entregar 10,000 soles al administrador del ferrocarril... 870
Se declaran inaceptables las propuestas hechas para el arrendamiento del ferrocarril y muelle... 870

Islas de Chincha. — Islay.

Decreto que ordena se pague á D. Jesus Elias 15,000 pesos para completar 35,000 que costó el ferrocarril de las islas... 356
A D. F. Schmidt se le concede el derecho de trasmision del ferrocarril urbano en Islay... 356

L.

Lima al Callao.

Páginas.

En Mayo de 1826 convoca propuestas el Gobierno para la construccion de un camino 357
Contrata con Quirós, Cochrane y Fletcher 357
Id. con D. Tomas Gill 358
Construccion de un ramal para la aduana 359
Se declara sin efecto la contrata con Gill 359
Mándase construir el camino por medio de acciones 360
Contrata con D. Guillermo Wheelwright 361
Resolucion legislativa para construir el camino 363
Veto del Ejecutivo 363
El Congreso permanece inflexible 363
Decreto convocando propuestas 364
Se declara sin lugar por falta de garantía. -- Nueva convocatoria 364
Contrata con Pedro G. Candamo y D. J. V. Oyague y Hermano 364
Aprobacion de la contrata 369
Decreto para castigar á los que dañaban la línea 369
Producto del camino en seis años 369
El Prefecto de Lima pide que se hagan las estaciones 370
Motin contra el camino por la importacion de puertas y ventanas hechas. 370
Medidas adoptadas por el Gobierno contra el motin 371
Concesion á favor de D. Gerardo Garland para construir un camino de tablas 378
Licencia para construir habitaciones en la estacion de Lima 378
Mándase poner cercas al camino 374
Ordénase el reconocimiento de la via 374
Nueva órden sobre habitaciones 374
Pasaje gratis: por quiénes y á quiénes se debe dar 375, 380, 385
Se prohibe anteponer el ténder á la locomotora 375
El Prefecto remite el informe sobre el estado de la línea 376
Se manda poner telégrafo de soga entre la máquina y los coches 376
Disposiciones reglamentarias dictadas por el Gobierno 376
Informe del ingeniero sobre el estado de la línea 378
La empresa se opone á la concesion de un camino de tablas hecha á don G. Garland 381
Vista fiscal sobre la anterior oposicion 384
El Gobierno concede el *tramway* á reserva de lo que decidan los tribunales sobre prelacion del privilegio 384
Pago de fletes hecho al ferrocarril 385
Permuta aprobada entre el ferrocarril y la Municipalidad del Callao 385
El Gobierno se declara incompetente para exigir la exhibicion de títulos que la Municipalidad pide á la empresa 386
Igual declaracion se hace para imponer multa á favor de un tercero 386
Oposicion entablada contra la construccion del ferrocarril de la Oroya entre Lima y el Callao 386
Vista fiscal en favor de la nueva construccion 387
Se declara sin lugar la oposicion; pero el camino de la Oroya no puede usarse mientras dure el privilegio 389
Prohíbese perforar los boletos de pasaje 390
Pago, tachado por el Gobierno, de pasajes en la línea 391
Inspeccion del camino ordenada al ingeniero Hohagen 391
Informe del ingeniero Elmore contra el de Hohagen 392
Id. de la Junta de Ingenieros en favor de Elmore 395

Páginas.

Prescribe el Gobierno varias reformas en la línea..... 399
Decreto contra el abuso de los pasajes gratis 399
El Prefecto de Lima cumplirá rígidamente dicho decreto..... 400
Señálase el 17 de Mayo de 1876 como término del privilegio..... 400
La empresa pide reconsideracion del anterior decreto..... 401
Se declara sin lugar la reconsideracion..... 404
La empresa interpone querella de despojo..... 405
Informe del señor Ministro de Obras Públicas sobre la querella 409
Vista fiscal contra la pretension de la empresa..... 414
La Corte Suprema declara infundada la querella..... 415
Confirmacion en segunda sala..... 416

Lima á Chancay.

Don Modesto Basadre propone la construccion de la línea..... 417
La Seccion de Obras Públicas informa favorablemente..... 419
Concédese la construccion al señor Basadre..... 420
Vista fiscal sobre traspaso de la concesion á una Compañía..... 423
Apruébase el traspaso á favor de Waldo Graña y compañía..... 425
El Gobierno presta á la Compañía £ 250,000 por la garantía nacional del 7 ℘ sobre 3.000,000 de soles..... 425
Vista fiscal..... 427
Adjudicacion de terrenos en Ancon á favor de la empresa..... 429
El Gobierno garantiza á la obra el 7 ℘ sobre tres millones..... 430
Nómbrase inspector del ferrocarril á D. Pedro Sieber..... 432
Informe del ingeniero Backus sobre el estado de la línea..... 432
Mándase poner la línea al servicio público..... 432
Tarifa..... 433
Accidentes producidos por los derrumbes de arena..... 433
Informe del ingeniero inspector..... 434
Ordénase la suspension del tráfico entre Ancon y Chancay..... 436
Se exceptúa de esta suspension la carga..... 436
Comision de mensura para el ferrocarril..... 436
Se autoriza la emision de 2.000,000 de soles al 8 ℘..... 437
Traslacion de la estacion en Ancon 438
El Estado propone á la Compañía la adquisicion de la línea..... 438
Se manda pagar el 6 ℘ por las primitivas obligaciones..... 439
No ha lugar á la cancelacion del certificado de depósito..... 439
Entrega del camino. — Liquidacion de la Compañía..... 440
Ordénase que la autorizacion de las obligaciones sea trimestral..... 441
Mándase abonar 11,617 soles 36 centavos á varios acreedores..... 441
Costo de reparaciones: su pago..... 441
Se manda vender el material sobrante..... 441
Adquisicion de diez y seis pares de ruedas..... 441
Se determina la manera de efectuar la venta del material..... 441
Gastos de reparacion hechos en la línea..... 442
Entréguese á la Caja Fiscal el precio de venta del material..... 442
Se consideran 20,000 soles á favor del Banco de Lima..... 442
Ordénase la compra de material 442
Bases para el arrendamiento del camino..... 443
Comision de comerciantes nombrada para el exámen de las bases..... 444
Bases presentadas por la Junta de Ingenieros..... 444
Otras id..... 447
Los comisionados para el exámen de las bases aceptan el cargo..... 450
Señálase el sueldo al administrador del ferrocarril..... 451
Decreto en que se fijan las bases para el arrendamiento..... 451
Renuncia del administrador D. Cárlos H. Wilson 455

Páginas.

Incendio de la maestranza del camino..... 455
Reparacion ordenada para la cuesta de Pasamayo..... 456
Nómbrase administrador á D. Rolando H. East..... 456
Se autoriza al Concejo Provincial para hacer obras en el malecon del Rimac. 456
Fíjase precio á los boletos de pasaje en dias de fiesta..... 456
Id. id. al trasporte de las jaulas para animales..... 456
Informa la Junta de Ingenieros sobre cobros de D. Cárlos H. Wilson.. 457
Pago de pasajes al Comisario de Ancon..... 459
Autorízase al ferrocarril de la Oroya para ceder al de Chancay material rodante..... 459
Se accede á que los trabajos de D. C. H. Wilson sean valorados porperitos. 459
Rebaja de la tarifa: autorizacion para hacer contratos..... 460
Cambio de trazo en la curva de Piedras Gordas..... 460
Recházase la modificacion propuesta á la contrata con los hacendados. 460
Estado de caja del ferrocarril en un trimestre..... 460
Apruébase el contrato de carga hecho con D. W. Graña..... 461
Se rebaja á la mitad el precio de flete sobre materiales de construccion. 461
Se emiten 40,000 soles en bonos para la reparacion del ferrocarril..... 872
Se eleva á 70,000 soles la emision de bonos..... 872
Rebaja de 25 ℘ en el trasporte de materiales de fábrica para Ancon.... 873
Se aprueba el contrato hecho con D. Gerónimo Sanchez..... 873
Se manda construir una alcantarilla ó acueducto..... 873
Se autoriza la entrega de materiales para establecer ramales..... 874

Lima á Chorrillos.

Resolucion del Congreso autorizando la construccion del ferrocarril.... 463
Aviso oficial convocando á remate y señalando las bases..... 463
Contrata con D. Joaquin Ramos y otros: quedó sin efecto..... 465
Contrata hoy vigente con Barreda y Hermano..... 467
Aprobacion de la anterior contrata..... 470
Ratificacion de la misma..... 470
Deséchase la protesta de D. Juan Gallagher..... 470
Decreto sobre expropiacion: el Gobierno se apersona en ella..... 471
Datos históricos sobre este camino puestos en órden cronológico..... 471
La empresa pide licencia para conducir pasajeros..... 472
Concédese licencia para poner en uso público el camino..... 473
El Prefecto de Lima consulta sobre los precios..... 473
Nómbrase una comision de ingenieros para reconocer la obra..... 473
Informe de la comision..... 473
Autorízase al director de la hacienda Santa Beatriz para una transaccion con la empresa del ferrocarril..... 477
Apruébase el convenio celebrado por el director de la hacienda..... 477
Decreto mandando que el ferrocarril de Lima á Pisco no infrinja el privilegio del de Chorrillos..... 399
Reclamacion sobre el 50 ℘ de recargo en el pasaje..... 477
Declárase que está conforme al Reglamento de Ferrocarriles..... 478
Impone el Gobierno á la empresa 100 soles de multa por faltas reglamentarias..... 478

Lima á Jauja.

Apruébase el plan para construir el camino.....

Páginas.

El Presidente del Congreso publica la resolucion legislativa que manda pagar los gastos para los estudios..... 479
Publicacion de la resolucion arriba citada..... 480
El Congreso autoriza al Ejecutivo para contratar con Thomson Bonar y compañía la construccion del camino..... 480
Señálanse fondos para los estudios..... 480
El Congreso manda completar los estudios..... 481
Se nombra una comision de presupuesto para saber el costo..... 481
Autorízase á D. Enrique Meiggs para hacer los estudios..... 481
Los señores Castañeda, Riva-Agüero, Canevaro, Denegri, Valdeavellano y Manuel Pardo presentan bases para contratar la obra..... 482
Concesion hecha á favor de dichos señores con determinadas condiciones.—Véase "Lima á la Oroya"..... 483

Lima á la Magdalena.

Don Pedro Telmo Larrañaga propone la construccion por su cuenta..... 484
Informe favorable de la Seccion de Obras Públicas..... 486
Vista fiscal: accede con modificaciones..... 491
Convocatoria para remate..... 492
Vista fiscal sobre la pretension de la Compañía inglesa del Callao para hacer un ramal por la Magdalena..... 494
Decreto negando la peticion anterior..... 495
Contrato vigente con D. Ricardo Rey y Basadre..... 496
Decreto negando á la Compañía inglesa del Callao su nueva pretension para hacer un ramal por la Magdalena..... 497
Informe facultativo sobre modificacion del trazo..... 498
Reforma del trazo y próroga del tiempo concedido..... 499
Falta poder para concesiones..... 499
Abrese el camino al tráfico público..... 499

Lima á Pisco.

Se ordenan los estudios del camino..... 500
Autorízase á D. Pedro T. Larrañaga para hacerlos..... 500
Convocatoria para remate..... 501
Vista fiscal..... 505
Concesion á favor de D. Andrés Alvarez Calderon..... 507
Bases para extender la escritura..... 507
Concédese el término ultramarino..... 509
Se fija un tipo para vender los bonos..... 510
Vista fiscal..... 510
Pago de estudios: se declara sin lugar..... 511
Declárase nulo el contrato Calderon y se hace nueva convocatoria..... 512
Calderon solicita ampliacion del plazo..... 513
Declárase sin lugar la ampliacion pedida..... 514
Mándase pagar los estudios á D. Pedro T. Larrañaga..... 515
Revalidacion de la contrata primitiva..... 515
Ordena el otorgamiento de la escritura bajo pena..... 516
Manda otorgar la escritura primera..... 517
Traspaso del contrato á los señores Ramos..... 517
Subrogacion de fiadores..... 517
Acuerdo con la Compañía inglesa de Chorrillos..... 518
Se fijan 24 horas para firmar el contrato..... 520

Páginas.

Nuevos arreglos hechos con los señores Ramos..... 521
Contrato con una casa inglesa. — Redencion del depósito..... 521
Depósito de 2.600,000 soles en bonos..... 523
Se aprueban los planos..... 875
Informe del ingeniero Elmore..... 875

Lima (urbano).

Concesion sin privilegio á Magan y Coloy..... 524
Se declara nulo el contrato celebrado por la Municipalidad..... 525
Licitacion para hacer el camino..... 525

M.

Malabrigo á Ascope.

Vista fiscal..... 527
Concesion hecha á D. José Gregorio Garcia..... 528
Extension de la propiedad..... 529
Pídense datos para la concesion de terrenos..... 530
Próroga de tiempo..... 530
Compañía para el ferrocarril..... 530

Mollendo á Arequipa.

Ley para su construccion..... 532
Comision para el trazo..... 532
Avísase el nombramiento de la comision..... 533
Bases para construir el ferrocarril..... 533
Siete por ciento para verificar la construccion..... 534
Nómbrase una comision para formular las nuevas bases..... 534
Proyecto presentado por el Director General de Obras Públicas para construir un ferrocarril de Arequipa á Mejía ó Islay..... 534
El Gobierno acudirá al Congreso por más facultades..... 539
Se extiende el 7 % á 15.000,000 de soles..... 540
Primer contrato que se hizo para la construccion del ferrocarril..... 540
Vista fiscal..... 546
Se garantiza el 7 % sobre el capital indispensable..... 549
Directorio provisional nombrado..... 549
Propuesta de D. Enrique Meiggs para construir el ferrocarril..... 550
Desechadas las propuestas, se indican nuevas bases..... 552
Informe del Tribunal Mayor de Cuentas..... 554
Vista fiscal..... 555
Aceptacion de la propuesta de D. Enrique Meiggs. — Comision de reredaccion..... 558
Nombramiento de una comision..... 558
Proyecto de decreto presentado por la comision..... 558
El contratista acepta el proyecto..... 562
Supremo decreto de aprobacion á favor de la propuesta Meiggs..... 563

H.

Huacho á Lambayeque. — Huacho á Puente Cochas.

Páginas.

Dase permiso á D. Andrés Alvarez Calderon para hacer los estudios de Huacho á Lambayeque..... 262
Dase permiso á D. José Amancio Castillo para hacer los estudios de Huacho á Puente Cochas..... 262

Huacho (salinas) á Plava Chica.

Antecedentes históricos de la concesion..... 263
Propuesta de D. Miguel Rivas para hacer el camino 264
Decreto supremo aceptando la propuesta y se manda convocar licitacion. 265
Vista fiscal favorable á la solicitud de Miró Quezada..... 265
Informe de los ingenieros Backus y Blume en el mismo sentido..... 266
Se declara sin lugar la solicitud de Miró Quezada..... 268
Vista fiscal..... 268
Decreto declarando sin lugar la revocatoria de la negativa del permiso. 271
Representacion de Miró Quezada á la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo sobre la negativa del Ejecutivo..... 271
Informe del Ejecutivo á la Comision Permanente..... 275
Solicitud de Miró Quezada al Congreso pidiendo el permiso negado.... 278
Permiso del Gobierno para desembarcar rieles en Playa Chica..... 286
Resolucion legislativa concediendo el ferrocarril á Miró Quezada..... 286
El Presidente del Congreso promulga la anterior resolucion..... 286
Concesion del mismo ferrocarril hecha por el Ejecutivo á la Municipalidad de Chancay..... 287
Cumplimiento por el Ejecutivo de la resolucion legislativa..... 287
Decreto negando á Miró Quezada el avalúo del material desembarcado en Playa Chica..... 287
Estado del camino (1875)..... 288

Huacho á Huaraz, via Sayan.

Voto de gracias de los vecinos de Huaraz por el cúmplase puesto á la ley que autoriza la construccion del ferrocarril..... 289
Decreto mandando hacer los estudios y asignando 20,000 soles..... 289
Nómbrase á los ingenieros Havic y Winteringham para los estudios... 290

Huacho al Puerto.

Manuel M. Reyes y compañía solicitan permiso para hacer el ferrocarril. 291
Decreto en que se les otorga la concesion..... 292

Huacho á Sayan.

Páginas.

Convócanse propuestas para la construccion del camino..... 293
Aviso oficial señalando dia para la licitacion..... 296
Prorógase el plazo señalado..... 296
Concesion hecha á favor de D. Felipe Arancivia para construir el ferrocarril..... 296
Decreto supremo mandando se haga con fondos del empréstito 299
Id. nombrando al ingeniero Winteringham inspector de la obra..... 299

Huaman á Trujillo.

Concesion otorgada al Dr. D. Fernando Casós para establecer la línea.. 300

I.

Ica á Ayacucho.

Nómbrase al ingeniero Backus para hacer los estudios..... 303
Se le dan fondos..... 303

Ilo á Moquegua.

Decreto mandando al ingeniero Guido de Vigneau practicar los estudios de Tacna á la frontera boliviana y de Ilo á Moquegua..... 305
Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para hacer los estudios... 305
Provócase licitacion para construir el camino y se fijan bases..... 306
Aviso oficial señalando dia para el remate..... 311
Fianza prestada por Devés Freres para hacer propuesta 311
Primera propuesta de los mismos 311
Segunda id. de id..... 317
Tercera id. de id..... 319
El Gobierno no cree convenientes las propuestas y cita á nueva puja.. 319
Concesion hecha á favor de Devés Freres..... 322
Traspaso que hacen del contrato dichos señores á D. Enrique Meiggs.. 327
Ley del Congreso para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua y otros..... 329
Próroga del plazo para empezar la obra..... 330
Devolucion de la fianza para empezar la obra..... 330
Declárase la exencion de derechos de aduana en favor del camino..... 330
Nómbrase inspector al ingeniero Backus..... 331
Deniégase á D. Enrique Meiggs la cancelacion de la fianza de construccion 331
Se manda que el camino sea construido como el de la Oroya..... .. 331
Suspéndese el uso del muelle de Pacocha..... 331
Concédese á D. Enrique Meiggs la devolucion de la fianza de construccion..... 332

Páginas.

Devés Freres convienen en la anterior devolucion... 332
Entrega de los 200,000 soles de fianza... 332
Fijacion de sitio para la estacion final... 332
Mándase abonar los gastos de inauguracion... 332
Se aprueba el establecimiento de un nuevo tren... 333
El constructor pide que se le reciba el camino ya concluido... 333
Nómbrase una comision para recibir la obra... 333
Informe del ingeniero inspector de ella... 334
Informe de la Junta de Ingenieros... 335
Instrucciones de la misma para la comision de recepcion... 335
Informe de la comision de recepcion... 336
Declárase sin lugar la oposicion que hace á la entrega D. M. Velapatiño. 340
Informe del ingeniero de la comision de recepcion... 340
Oficio con que remite el informe la Junta de Ingenieros... 344
Vista fiscal sobre la entrega del camino al Gobierno... 345
Mándase pagar los gastos de la comision... 346
Decreto en que se da por recibido el camino, pero no el muelle... 346
Se provee de fondos al ingeniero administrador del camino... 347
Nombramiento de los jefes de estacion señores Torres y Vargas... 347
Decreto en que se manda abrir el camino al tráfico público... 347
El administrador remite á la Junta de Ingenieros la tarifa provisional de fletes y pasajes... 347
La Junta de Ingenieros la remite al Gobierno... 348
Decreto aprobando la tarifa... 348
Tarifa provisional de fletes y pasajes... 349
Apruébanse los paraderos del camino... 350
Se ordena la venta de todo lo sobrante en la línea... 350
Dispónese que la Junta de Ingenieros formule las bases para la construccion de un puente en el rio de Moquegua... 351
Se designa quiénes pueden dar papeleta de pasaje gratis... 351
Apruébanse las bases para construir un puente en el rio de Moquegua.. 351
Algunas cuentas presentadas por el administrador del ferrocarril... 352
Ordénase el pago del material comprado á D. Enrique Meiggs... 354
Id. la compra de tubos para las locomotoras... 354
Se manda publicar en Europa datos para dar á conocer los ferrocarriles peruanos... 354
Compra de carbon... 355
Se declara sin lugar una propuesta de arrendamiento... 355
Se manda entregar 20,000 soles al administrador del ferrocarril... 869
Reduccion de sueldos á los empleados... 869
Apruébase el gasto hecho por el Prefecto de Moquegua... 870
Aumento de sueldos á los empleados... 870
Rebaja de flete á los minerales que se trasporten por el ferrocarril... 870
Se manda entregar 10,000 soles al administrador del ferrocarril... 870
Se declaran inaceptables las propuestas hechas para el arrendamiento del ferrocarril y muelle... 870

Islas de Chincha. — Islay.

Decreto que ordena se pague á D. Jesus Elias 15,000 pesos para completar 35,000 que costó el ferrocarril de las islas... 356
A D. F. Schmidt se le concede el derecho de trasmision del ferrocarril urbano en Islay... 356

L.

Lima al Callao.

Páginas.

En Mayo de 1826 convoca propuestas el Gobierno para la construccion de un camino 357
Contrata con Quirós, Cochrane y Fletcher 357
Id. con D. Tomas Gill 358
Construccion de un ramal para la aduana 359
Se declara sin efecto la contrata con Gill 359
Mándase construir el camino por medio de acciones 360
Contrata con D. Guillermo Wheelwright 361
Resolucion legislativa para construir el camino 363
Veto del Ejecutivo 363
El Congreso permanece inflexible 363
Decreto convocando propuestas 364
Se declara sin lugar por falta de garantía. -- Nueva convocatoria 364
Contrata con Pedro G. Candamo y D. J. V. Oyague y Hermano 364
Aprobacion de la contrata 369
Decreto para castigar á los que dañaban la línea 369
Producto del camino en seis años 369
El Prefecto de Lima pide que se hagan las estaciones 370
Motin contra el camino por la importacion de puertas y ventanas hechas. 370
Medidas adoptadas por el Gobierno contra el motin 371
Concesion á favor de D. Gerardo Garland para construir un camino de tablas 373
Licencia para construir habitaciones en la estacion de Lima 373
Mándase poner cercas al camino 374
Ordénase el reconocimiento de la via 374
Nueva órden sobre habitaciones 374
Pasaje gratis: por quiénes y á quiénes se debe dar 375, 380, 385
Se prohibe anteponer el ténder á la locomotora 375
El Prefecto remite el informe sobre el estado de la línea 376
Se manda poner telégrafo de soga entre la máquina y los coches 376
Disposiciones reglamentarias dictadas por el Gobierno 376
Informe del ingeniero sobre el estado de la línea 378
La empresa se opone á la concesion de un camino de tablas hecha á don G. Garland 381
Vista fiscal sobre la anterior oposicion 384
El Gobierno concede el *tramway* á reserva de lo que decidan los tribunales sobre prelacion del privilegio 384
Pago de fletes hecho al ferrocarril 385
Permuta aprobada entre el ferrocarril y la Municipalidad del Callao 385
El Gobierno se declara incompetente para exigir la exhibicion de títulos que la Municipalidad pide á la empresa 386
Igual declaracion se hace para imponer multa á favor de un tercero 386
Oposicion entablada contra la construccion del ferrocarril de la Oroya entre Lima y el Callao 386
Vista fiscal en favor de la nueva construccion 387
Se declara sin lugar la oposicion; pero el camino de la Oroya no puede usarse mientras dure el privilegio 389
Prohíbese perforar los boletos de pasaje 390
Pago, tachado por el Gobierno, de pasajes en la línea 391
Inspeccion del camino ordenada al ingeniero Hohagen 391
Informe del ingeniero Elmore contra el de Hohagen 392
Id. de la Junta de Ingenieros en favor de Elmore 395

Páginas.

Se manda otorgar la escritura 563
Aviénese á otorgar el contratista 563
Otorgamiento de la escritura 563
Nombramiento de ingeniero inspector 564
Atribuciones del inspector 564
Comision inspectora 564
Nombramiento de Superintendente 565
Exámen del ferrocarril de Arequipa 565
Informe expedido por la comision nombrada para reconocer la obra del ferrocarril 565
Cambios de trazos y estaciones 576
Apertura del ferrocarril 577
Se pide razon del estado del camino 577
Las locomotoras recorren 88 millas 577
Confirma el anterior dato 577
Arrendamiento del ferrocarril 577
Señálase puerto al ferrocarril 578
Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo 579
Estacion y poblacion de Vitor 579
Término para el ferrocarril 580
Informe sobre hacer á Islay término del ferrocarril 581
Condiciones del puerto de Mollendo 582
Progreso del trazo de Islay 583
Nueva tarifa 583
Acueducto del ferrocarril 584
Ramal de Islay á la Joya 585
Presupuesto de la construccion de la línea férrea de Islay á la Joya 590
Informe de los ingenieros Havich y Arancivia 592

P.

Pacasmayo á Cajamarca.

Ley que autoriza su construccion 595
Se autoriza la formacion de los planos y presupuestos 597
Vista fiscal 598
Estudio del trazo preliminar 600
Convócase para remate 600
Aviso oficial 604
Próroga para abrir las propuestas 604
Aviso oficial 604
Nueva licitacion 604
Aviso oficial 604
Propuestas de D. Enrique Meiggs 605
Comision para el proyecto de contrato 609

Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe.

Convocatoria 610
Admítese la empresa particular 613
Presenta fianza 613
Aceptacion de fiadores 613

Páginas.

Otorgamiento 618
Propuestas para construir el ferrocarril 618
Informe facultativo 616
Primer proyecto de contrato 619
Segundo id. id 620
Tercer id. id 620
Vista fiscal 620
Concesion 623
Traspaso del contrato. — Derecho de timbres 626
Contrata por cuenta del Erario 626
Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para construir la segunda seccion (de Calasñique á la Magdalena) 631
Escritura de traspaso de D. Andrés Zapata y socio á D. E. Meiggs 636
Especificacion para el contrato de Calasñique á la Magdalena 638
Expedicion del certificado 639

Pacasmayo á Chilete. — Pedregal á Otuzco.

Deniégase la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á Chilete 640
Decreto de convocatoria para la construccion del ferrocarril de Pedregal á Otuzco 640
No ha lugar á la construccion 641

Paita á Piura.

Comision de estudios 642
Se completa la comision 642
Gastos de estudios 643
No ha lugar á pago 643
Trazo 643
Próroga para la apertura de las propuestas 645
Concesion hecha á favor de D. Federico Blume 645
Modificacion del contrato 650
Inspector nombrado 650
Informe facultativo sobre rectificacion del trazo 650
Modificacion del contrato 653
Determina los fondos para la construccion 654
Inspeccion hecha en el mes de Julio de 1876 por el ingeniero de Estado Alfredo F. Sears, comisionado con este objeto por decreto de 26 de Junio de 1876 877

Pimentel á Chiclayo.

Solicitud para un ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque 656
Vista fiscal 657
Solicita privilegio exclusivo 658
Concesion hecha á favor de D. Juan Cossio 658
Permiso para prolongar la línea 660
Derógase el decreto anterior 661
Se concede una ramificacion hasta Pátapo 662

Iquique á la Peña.

Páginas.

Concesion á favor de Montero Hermanos..... 778
Vista fiscal..... 774
Vista fiscal sobre concesion del ferrocarril á Bolivia..... 777
Se concede á Montero Hermanos la prolongacion del ferrocarril de Iquique á la frontera de Bolivia..... 778
Denegacion de las peticiones de D. Juan Williamson..... 780
Próroga solicitada por Montero Hermanos..... 780
Decreto supremo..... 781
Cancelacion del contrato..... 781

Patillos á la Esperanza.

Los señores Montero Hermanos permiten su construccion..... 782

Pisagua á Sal de Obispo.

Propuesta para su construccion..... 767
Informe de la Direccion General de Hacienda..... 768
Vista fiscal..... 768
Concesion á favor de Orihuela y Pickering..... 769
Vista fiscal..... 769
Concesion á favor de Montero Hermanos..... 771

Quebrada á Cañete. — Tacna á la frontera boliviana.

Concesion para construir el ferrocarril de la Quebrada á Cañete..... 725
Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera boliviana..... 725
Nómbrase una comision científica para estudiar el trazo..... 726
Autorizacion á D. Enrique Meiggs para hacer los estudios..... 726
Bases para el contrato..... 727
Aviso oficial..... 732
Concesion..... 732
La Municipalidad urge por la construccion del camino..... 734
El Gobierno toma acciones en la empresa..... 735
Principio del trabajo..... 739
Se modifica el contrato..... 739
Pago de las acciones del Gobierno..... 740

FERROCARRILES DE TRUJILLO.

Trujillo á Cajamarca.

Páginas.

Mándase practicar los estudios..... 743
Acta de los vecinos para manifestar su gratitud 743
Se ordena que el ingeniero Sieber dé cuenta de los estudios..... 745
Razon del estado en que se hallan los estudios del ferrocarril..... 745
Se autoriza á D. Vicente Gonzalez Pinillos para hacer los estudios.... 748

Trujillo á Eten.

Acéptase la propuesta para hacer los estudios..... 784
Prorógase el plazo para hacer los estudios..... 784
Deniégase el pago de los estudios 785

Trujillo á Garita de Moche.

Admítese la propuesta para hacer su estudio..... 785
Se manda practicar los estudios..... 785

Trujillo á Salaverry.

Contrato..... 786
Ancho de la via 788
Rescision del contrato..... 788
Rehabilitacion del contrato..... 789
Proponen cambiar el camino de Malabrigo á Ascope por el de Salaverry á Trujillo y Chocope..... 789
Créase la "Compañía de los ferrocarriles de Trujillo," tomando el Gobierno bonos por 1.500,000 soles..... 791
Piden aclaraciones al decreto supremo fecha 6 de Agosto de 1871..... 793
Aclaraciones del contrato..... 796
Instalacion de la sociedad..... 797
Pide se declare fenecida la contrata ó se haga la obra por cuenta del Gobierno..... 797
El Gobierno toma la obra por su cuenta..... 798
Abónanse los gastos..... 799
Convocatoria 799
Aviso oficial..... 800
El vecindario ofrece trabajar por media paga..... 805
Nueva convocatoria..... 806
No se aceptan las propuestas..... 806
Contrato..... 806
Reparticion de terrenos..... 809
Nuevo contrato con el señor Larrañaga..... 810
Adelanto de fondos..... 813

Páginas.

Se dispone que el Banco de Lóndres, Méjico y Sur-América sastifaga á D. Pedro T. Larrañaga el importe de los certificados..... 891
Informe del ingeniero encargado de inspeccionar los trabajos..... 892
Tarifa..... 895
Se abre el tráfico público la seccion de Salaverry á Chocope..... 896
Se aprueba la cuenta presentada por D. Pedro T. Larrañaga..... 896
Se nombra al ingeniero Erckman interventor de los ferrocarriles..... 896

Miscelanea.

El Perú y Mr. Meiggs..... 898
Liquidacion de cuentas de Obras Públicas..... 901
[illegible] Obras Públicas presentada al Congreso ordinario de [illegible]..... 907
[illegible] Supremo Gobierno por el señor D. Enrique [illegible]..... 912
[illegible] Obras Públicas presentada al Congreso de 1876.... 926
[illegible] comisionados D. E. Althaus y D. Francisco Rosas.. 935
[illegible] del Perú en 1877..... 937

INDICE DEL TOMO SEGUNDO

DE

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

	Páginas.
Prolegómenos	1
Introduccion	5
Historia de los ferrocarriles del Perú	17
Naturaleza de los ferrocarriles del Perú	47
Datos importantes sobre ferrocarriles y su legislacion	51
Leyes y disposiciones legales sobre ferrocarriles	55
El Congreso manda construir el de Lima al Callao	55
Veto del Ejecutivo	55
El Congreso insiste	55
Ley que autoriza la construccion del de Arica á Tacna	56
Ley para el de Chorrillos	56
Ley para los de Pacasmayo á Cajamarca y de Huaraz á Santa	56
Ley para el de Islay á Arequipa	57
Ley para el de Ica á Pisco	57
Proclamacion de la ley para el de Jauja	58
Ley que da 6 % al de Iquique á la Noria	58
Resolucion en favor del de Pisco á Ica	59
Resolucion sobre el de Jauja	59
Resolucion que da 7 % al de Ica á Pisco	59
Resolucion para concluir los estudios del de Jauja	59
Resolucion del Congreso para que se continúen los estudios de los de Chimbote y Pacasmayo	60
Ley del Congreso garantizando el 7 % de interés al de Arequipa	60
Ley general sobre construccion de ferrocarriles y emision de bonos	60
Ley que autoriza la construccion del de Tacna á la frontera de Bolivia	60
Ley relativa á los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y otros	61
Ley que autoriza la construccion de nuevos ferrocarriles	61
Sobre las rentas de bienes nacionales en épocas de Gobiernos de hecho	62

Páginas.

Decreto contra los opositores al ferrocarril..... 63
No ha lugar á exencion del servicio militar..... 63
Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora..... 63
Bases propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarriles..... 63
Disposiciones reglamentarias..... 65
Telégrafo de soga..... 66
Concédese el tramway sin responsabilidad del Gobierno..... 66
Aclaracion.— Derecho de cruzar..... 67
Multa general impuesta á los que no cumplan su compromiso..... 67
Timbres en las escrituras de ferrocarriles..... 67
Pena por daños y perjuicios..... 67
Reglas para las tasaciones..... 68
Prohibiendo la oradacion de boletos..... 68
Apremio á los que hacen estudios..... 69
Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. — Derecho de timbres..... 69
Decreto sobre fianzas al Estado..... 69
Señálase puerto al ferrocarril de Arequipa..... 70
Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo..... 70
Pide cuenta de las obras públicas..... 70
Exige un parte mensual de los trabajos de ingeniería..... 71
Derecho de maullaje..... 71
Nuevo nombre para Pacocha..... 71
Estacion general de ferrocarriles en Lima..... 71
Expropiacion..... 71
Del modo de proceder en la enagenacion forzada..... 72
Que los certificados indiquen el trabajo y sus valores..... 72
Reglas para los empresarios de obras públicas..... 72
Regla general para la aprobacion de estudios..... 73
Franqueo de cartas en los ferrocarriles..... 74
El Gobierno se reserva la iniciativa en las obras públicas..... 74
Minas y ferrocarriles peruanos en Europa..... 74
Los billetes de banco no son de recibo forzoso..... 75
El ferrocarril auxilia á la iglesia..... 75
No se dan privilegios por cosas conocidas..... 75
Se desaprueba el pago de trenes extraordinarios..... 75
Reglamento General de los Ferrocarriles del Perú..... 77
Reglamento General de Señales para los Ferrocarriles del Perú..... 87
Reglamento especial del ferrocarril de Lima á Chancay..... 89
Prácticas legales observadas por el Supremo Gobierno con respecto á ferrocarriles..... 97

FIN DEL ÍNDICE.

LOS

FERROCARRILES

DEL PERÚ.

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, CONTRATOS

Y DEMAS DOCUMENTOS

RELATIVOS Á LOS FERROCARRILES DEL PERÚ

HECHA DE ORDEN

DE

D. ENRIQUE MEIGGS

Y REIMPRESA POR DISPOSICION DEL SEÑOR MINISTRO DE GOBIERNO

D. AURELIO GARCIA Y GARCIA.

TOMO II.

LIMA

IMPRENTA DEL ESTADO, CALLE DE LA RIFA NUM. 58

1876.

Los egipcios conocieron la fuerza del vapor.

Aristóteles, Séneca y Antemio proclamaron la fuerza del fuego y del vapor de agua.

Heron de Alejandría (120 años antes de J. C.) ideó una máquina de reaccion para el escape del agua y los gases. La describe en su *Neumática.*

Blasco de Garay, en Barcelona de España, hizo andar sobre el agua un barco de vapor de 200 toneladas, el año de 1543.

Salomon Caus aplicó en Francia el vapor muy imperfectamente en 1615. Reconoció su fuerza y la explica en su *Raisons des forces mouvantes.* Murió loco en Bicetre.

El marqués de Worcester, en Inglaterra, aplicó el año de 1763 la presion del vapor, siguiendo el pensamiento de Caus, á máquinas para sacar agua. Escribió el *Century of Inventions*, en que habla de ellas.

Dionisio Papin, francés, inventó en 1707, el piston ó émbolo para la máquina de vapor. Sus trabajos fueron muy útiles. Papin se expatrió de Francia y vivió en países extranjeros.

Thomas Newcomen y John Cawley, plomeros de Inglaterra, sacaron en 1705 privilegio por el cilindro y el condensador.

James Watt, el Cristóval Colon de la mecánica y la industria, aunque no habia sido en su orígen sino un pobre operario escosés, inventó el condensador separado y mejoró las máquinas en 1784, hablando ya de la locomotora.

En 1649 había en las minas de Newcastle (Inglaterra) madera carriles con fuerza de caballos.

En 1760 se aplicaron en Scheffield planchas de hierro á los maderocarriles, y en 1767 se hicieron rieles de hierro fundido en Coalbrookdale.

En 1805 se colocaron en Newcastle los primeros rieles de hierro dulce.

Nicolás Cugnot aplicó en Metz (Francia) el impulso del vapor á los coches. En 1770 tenia uno que avanzaba locamente, destrozando cuanto encontraba.

Trevethick (que pasó muchos años de su vida en el Cerro de Pasco) y Vivian su colega, pusieron en el ferrocarril de Cornouailles el año de 1804 una máquina de vapor que no podían manejar. Creían que «entre dos superficies planas la adhesion (traccion) es muy débil, los coches están expuestos á resbalar y la fuerza de impulsion se pierde.»

Bruton, Chapman, Benkinshop y otros inventaron mil arbitrios para remediar esa supuesta falta de traccion, hasta que—

Blackett hizo andar la máquina y *se vió* que andaba.

En 1814 Jorge Stephenson, pobre minero de Inglaterra, perfeccionó todas las invenciones pasadas y creó la locomotora, aunque verdaderamente esta no sirvió hasta 1830.

Los egipcios usaban barcos de ruedas, movidos por el viento y por la fuerza animal.

En 1774 el marqués de Jouffroy y los hermanos Blanc, trataron en Francia, de aplicar el vapor á la navegacion.

En 1786 John Fitch, de Filadelfia, hizo andar en el agua un vapor pequeño.

En 1787 F. Ramsey, de Virginia, navegó en un vapor las aguas del rio Potomac.

Roberto Fulton, natural de Lancaster, Pensilvania, en los Estados Unidos, fué quien acertó en el año de 1787 con la aplicacion del vapor á la navegacion.

El 10 de Agosto de 1807, se lanzó al agua en el rio del Este, Nueva York, el *Clermont*, vapor construido por Fulton, y que navegó hasta Albany.

En 1808 Jorge Estevens navegó de Nueva York á Filadelfia por mar en su vapor el *Fénix*.

En 1812 Enrique Bell lanzó en el rio Clyde, Escocia, su vapor el *Comet*.

En 1818 hizo viaje de Nueva York á San Petersburgo, con esca-

la en Liverpool, el vapor *Savannah*. Empleó 26 dias, por tener apenas una máquina auxiliar muy pequeña.

Los primeros vapores que surcaron el Atlántico lo hicieron en 1838: el *Sirius*, en viaje de Lóndres para Nueva York, 17 dias; y el *Great Western*, de Bristol para Nueva York, en 15 dias.

El hélice ó tornillo fué aplicado á la navegacion por Mr. Frederic Sauvage, francés que murió de miseria y amente, en Paris el año de 1857.

Mr. Uville, suizo residente en Lima, compró en Inglaterra y mandó en Setiembre de 1814 tres máquinas de vapor, modelo Trevethick, de las cuales una fué montada en la mina de Santa Rosa, sita en Lauricocha.

La Compañía de Navegacion en el Pacífico se estableció en 1840, con los vapores *Chile* y *Perú*. Este al mando del capitan Peacock, entró por primera vez en el Callao, el dia 3 de Noviembre del mismo año de 840.

El primer ferrocarril establecido en la América del Sur fué el de Lima al Callao en 1848.

El ferrocarril mas largo de la América Meridional es el de Mollendo al Cuzco.

El primer vapor con bandera nacional fué el *Peruano*, construido en Nueva York el año de 1860, con 570 toneladas, y establecido para el cabotaje por una compañía nacional. Sus viajes eran de Huacho á Pisco.

El primer vapor de guerra que hubo en el Perú fué el *Rimac*, que se perdió por siniestro.

El primer vapor que llegó á las costas del Perú fué el llamado *Telica*, su capitan y dueño Metrovitch, cuyo barco hizo viaje á la vela de Europa á Guayaquil y allí recibió máquina, bandera colombiana y pasajeros.

Despues de un paseo por el rio de Guayaquil el Domingo antes de su salida, se hizo al mar con direccion al Callao; pero retardado en su viaje por causa de las nieblas, falto el barco de combustible y exasperado el capitan por las quejas de los pasajeros, un dia que estos se hallaban almorzando en el puerto de Huarmey, Metrovitch disparó su pistola sobre un barril de pólvora é hizo volar el vapor; perecieron

los pasajeros y la tripulacion, salvándose solo los que estaban en tierra y Tom Jump, quien por estar á proa pudo arrojarse al agua y nadar á la playa. El casco del vapor existe aun en la de Huarmey.

Lo mas curioso de esta noticia (que debo á la amabilidad de los señores Capitan de Navío D. Aurelio Garcia y Garcia, D. Federico C. Freundt y el Coronel D. Manuel de Odriozola) lo mas curioso, digo, es que este hecho aconteció cuarenta años *antes* que se estableciera la navegacion por vapor entre Europa y América. El señor Freundt estuvo á bordo del *Telica*.

INTRODUCCION. (*)

La configuracion del territorio de la República con cadenas de cerros de altiplanicies, que corren casi paralelamente á la costa del Pacífico, lo dividen en dos partes, la *Costa* y la region del *Amazonas* con sus *afluentes*. Esta division indica naturalmente la direccion de las principales artérias de comunicacion.

La gran extension de la costa, que comprende mas de 18,° cuyos valles habitados y cultivados, se hallan separados por espacios estériles y por una especie de contrafuertes de la cordillera, que en algunas partes excede de una centena de kilómetros, ha hecho para esos valles una necesidad imperiosa la navegacion regular que los ponga en comunicacion.

El gran desarrollo á que ha llegado la Compañía de vapores del Pacífico (*Pacific Steam Navigation Company*) despues de su instalacion en 1840, haciéndola una de las mas poderosas del mundo, comprueba altamente este hecho.

Otras compañías, mas ó ménos importantes, tambien encuentran para los servicios locales y aun para los generales de la costa, un vasto campo, que desde ahora deja prever la gran importancia que un dia tomarán esas empresas, cuando las riquezas naturales del país sean mas accesibles y mejor explotadas.

De consiguiente, con puertos que sean accesibles de afuera y sirvan de salida á los valles, y á los productos que lleguen del interior, la navegacion á lo largo de la costa, y sobre todo la de vapor, es el único medio de comunicacion regular con el extranjero y con los otros valles.

Lo que se acaba de decir, hace ver que las grandes líneas férreas paralelas á la costa no pueden subsistir. El hecho de tener que atravesar espacios considerables, enteramente desiertos y de una configuracion accidentada, para reunir un valle profundo con otro valle tambien profundo, haría esos ferrocarriles de difícil y costosa construccion, y aun todavía mas difícil y mas costosa su explotacion. En algunos casos excepcionales, cuando hay que buscar un buen puerto de salida para los productos de un valle rico, que no lo tiene, entónces puede presentarse la utilidad de un ferrocarril costero. El ferrocarril de Ancon á Chancay, y el proyectado entre el Callao y Pisco, son de esta categoría. El deseo de reemplazar el mal puerto de Chancay por la buena caleta de Ancon, en el primero, y los mal abrigados y peligrosos

(*) Tomada íntegramente de la Memoria de la Junta Central de Ingenieros, á quien el autor está muy agradecido por su incansable buena voluntad en proporcionarle datos.

de Cerro Azul y Tambo de Mora, por los del Callao y de Pisco en el segundo, ha sido el principal objeto de esos proyectos. Se agrega la ventaja para esas dos líneas, de que, además de la salida fácil del interior para el exterior, de los productos de los valles de Chancay, Cañete, Chincha, etc., etc., terminan en Lima y de consiguiente abastecen un centro de consumo local, que lo forman la gran poblacion de la capital y la del puerto del Callao. Ejemplos como este podrán con el tiempo presentarse sobre algunos otros puntos de la costa.

La direccion natural de las grandes líneas férreas en el Perú es la de los valles y de sus contornos, normal á la costa. Siguiendo esta direccion en su trayecto, servirán á esos valles, y prolongadas hasta las altiplanicies de la cordillera, abrirán la salida á aquellos lugares, que son el sitio de la industria minera y del cultivo de los productos de las zonas templadas.

Una vez que lleguen á esas altiplanicies y quede asegurada la comunicacion, podrán bajar hácia los puntos navegables de los afluentes del Amazonas, para abrir al cultivo y á la industria ese inmenso territorio, que hoy se encuentra casi salvaje. La facilidad de colonizarlo, la de su explotacion agrícola é industrial, la de su vigilancia, tales serán las ventajas inmediatas que se obtengan, poniéndolo en comunicacion con la costa del Pacífico; y mas tarde quizá la de su defensa, pues en su mayor extension, es mas accesible por el Brasil que por el Perú.

Todas las grandes líneas férreas del Perú, como la del Callao y Lima á la Oroya, extendida hácia el Cerro de Pasco, y prolongada hasta los puntos navegables del rio Pachitea, la de Mollendo á Arequipa y Puno, y la del Cuzco, con su futura prolongacion hasta el punto navegable del rio Tambo, tienen en mira este objeto.

La navegacion del Amazonas y de sus afluentes, una vez desarrollada, completará esas redes de vias férreas, y como último resultado, establecerá la comunicacion de las costas del Pacífico con las del Océano Atlántico.

Tal es el carácter general de los ferrocarriles del Perú, que se ha impuesto de una manera imperiosa, á todas las concepciones que tienen en mira el establecimiento de esos medios perfeccionados de comunicacion.

Los ferrocarriles del Perú, tanto los pertenecientes al Estado como aquellos construidos por compañías particulares, se dividen por su carácter, en grandes líneas trasandinas é internacionales, y en líneas de interés local, mas ó ménos importantes.

En el estado actual de las vias férreas existen dos grandes líneas trasandinas é internacionales, es decir, dos destinadas á comunicar la costa con las altas planicies de la cordillera, á la vez que con los llanos del Amazonas, y á abrir comunicacion con los países vecinos. Esas dos líneas son: el ferrocarril trasandino, que va del Callao á la Oroya, comprendiendo sus ramales al Cerro de Pasco, rio Pachitea, etc., y el ferrocarril trasandino de Mollendo á Arequipa y Puno, con sus ramales al Cuzco y futura prolongacion á los puntos navegables de los rios Urubamba y Tambo.

Estas dos grandes vias, completadas con la navegacion del Amazonas y de sus afluentes, harán comunicar, la primera, la mayor parte del territorio peruano con el Brasil, y la segunda, con la República de Bolivia.

Los otros ferrocarriles son actualmente de interés local, es decir, que no tienen otro objeto que el de servir únicamente á ciertas localidades, abriéndoles una salida fácil á sus productos, facilitándoles por consiguiente, la explotacion de sus riquezas naturales y el desarrollo ó instalacion de nuevas industrias.

Tales son las líneas de Chimbote á Huaraz, de Ilo á Moquegua, de Iquique á la Noria, etc.

Algunas de estas líneas de interés local, podrán con el tiempo prolongarse y llegar á ser trasandinas é internacionales; como la de Arica y Tacna, que irá hasta la frontera de Bolivia; la de Iquique y la Noria, hasta la misma; la de Paita y Piura, hasta los puntos navegables del rio Marañon.

Actualmente esas líneas no se hallan sino en construccion ó en proyecto, y no se puede prever la época en que llegarán á contarse entre el número de las grandes líneas del Perú.

Las vias férreas que están divididas por su importancia en ferrocarriles trasandinos y de interás local, se dividen, en cuanto al punto de vista económico, en tres grupos, á saber: las construidas por el Estado, las construidas por compañías particulares con participacion del Estado y

últimamente, las construidas por compañías particulares.

Ferrocarriles trasandinos del Estado.

LINEA CENTRAL TRASANDINA.

La del Callao y Lima á la Oroya, *única* en el mundo por sus dificultades y alturas vencidas, constituye la rama principal, el tronco de la red que debe poner en comunicacion al Callao y Lima con los distritos mineros del Cerro de Pasco, Ayacucho, etc. y con los puntos navegables del rio Pachitea, es decir, con todo el valle del Amazonas y sus afluentes.

La importancia de esta línea, en cuanto al desarrollo del territorio del Amazonas, es incalculable. Ella unirá al Perú aquel vasto territorio hasta hoy casi aislado, y lo hará accesible á toda especie de progreso agrícola ó industrial. Y mayor todavia será el resultado con la navegacion del Amazonas y de sus afluentes.

El largo de la rama principal del Callao á la Oroya, cuya construccion se ejecuta actualmente, es de 219 kilómetros. La altura de su punto culminante sobre el nivel del mar, es de 4,768 metros. La longitud de la via que recorre hoy la locomotora es cerca de 135 kilómetros. (*) Una parte, 75 kilómetros, hasta la estacion de San Bartolomé, ha sido ya recibida por el Supremo Gobierno, (decreto supremo de 15 de Febrero de 1871,) y su explotacion arrendada por la suma de 5,000 soles mensuales, (decreto supremo de 27 de Abril de 1872.)

La línea fué proyectada por el señor Ernesto Malinowski, y se está construyendo bajo su direccion, como ingeniero en jefe de la empresa. Los trabajos principiaron en Diciembre de 1869, y terminarán en 1876.

Los estudios de la prolongacion al Cerro de Pasco, Tarma, fuerte de San Ramon sobre el rio de Chanchamayo, etc. han sido confiados, por decretos supremos de 19 de Junio y 20 de Marzo de 1872, á la empresa del ferrocarril de la Oroya. Estos estudios que todavia no se han remitido á la Junta Central, se hallan, segun datos de dicha empresa, casi terminados, y darán aproximadamente, para el ramal de la Oroya al Cerro de Pasco, 133 kilómetros, y para el de Chanchamayo, por Tarma, al fuerte de San Ramon, 93 kilómetros.

Pronto se piensa explotar la parte comprendida entre el fuerte de San Ramon y los puntos navegables del rio Pachitea, visitados últimamente por el Almirante Tucker, cuya distancia se estima en 100 kilómetros. El Supremo Gobierno ha tomado medidas preparatorias en vista de esa exploracion, mandando ocupar militarmente aquel territorio, y establecer estaciones en la Merced y otros puntos de aquella fértil region.

La importancia de la prolongacion de la línea de la Oroya es tan evidente, que sería supérfluo hablar de la necesidad de su ejecucion. Sin esos ramales, la línea mas importante del Perú no sería sino un cuerpo sin piernas y sin brazos.

LÍNEA DE MOYENDO Á PUNO Y EL CUZCO.

Esta segunda línea trasandina excede, por su gran longitud, á todas las vias férreas de la América del Sur. (*)

La longitud total es de cerca de 860 kilómetros. Sobre este número, 173 kilómetros de Moyendo á Arequipa, están recibidos por el Gobierno, en Enero 1º de 1871, y su explotacion arrendada á razon de 480,000 soles por año; 350 kilómetros de Arequipa á Puno, son recorridos por la locomotora, y 193 kilómetros de la via del Cuzco se hallan en construccion. (Hay 106 kilómetros enrielados.)

Resultando así, que la via que recorre la locomotora, es de 523 kilómetros de longitud, y que el año entrante, 1875, con el agregado de 193 kilómetros de la línea del Cuzco dará un total, para el año de 1875, de 716 kilómetros de via abierta al tráfico.

La línea de Arequipa á Puno, que hace ya algun tiempo recorren en toda su extension los trenes, una vez concluidas sus estaciones y arreglada la via, será entregada al Estado á principios del año de 1875, como está estipulado en el contrato.

(*) Correspondiendo la Memoria de la Junta de Ingenieros al año de 1874, ha sido preciso alterar este y muchos números de los que siguen para poner los datos con la fecha del presente libro.

(*) La línea mas grande del Brasil, el ferrocarril de D. Pedro II, contaba á la fecha del 31 de Diciembre de 1873, 361 kilómetros en explotacion, incluyendo las ramificaciones. El tronco principal tendrá 198 kilómetros. Total en explotacion y en construccion 554 kilómetros.

Relatorio apresentado á Assemblea Geral Legislativa pelo Ministro de los Negocios de Agricultura, Comercio é Obras Públicas.

La línea de Juliaca al Cuzco, cuyo largo total es de 337 kilómetros, será terminada en corto tiempo, segun el arreglo celebrado entre el Supremo Gobierno y la empresa, (decreto de 3 de Junio de 1874,) hasta Maranganí, cuya distancia es de 193 kilómetros.

Segun la ley dada por el Congreso, en 28 de Agosto de 1872, se halla el Supremo Gobierno autorizado para conceder la construccion de un ferrocarril del Cuzco á la confluencia de los rios Tambo y Urubamba, y el privilegio de establecer la navegacion á vapor en el rio Ucayali con garantía de 7 p %, sobre un capital que no pase de 16.000,000 de soles.

La Junta Central de Ingenieros cree que es del mas alto interés hacer los estudios de aquella prolongacion, y de las condiciones de la navegacion de los rios Ucayali, Tambo y Urubamba, para obtener datos seguros sobre cuestion tan importante. Solo teniendo á la vista documentos positivos que resulten de los estudios, se podrá determinar con conocimiento de causa, las condiciones mas convenientes para el establecimiento de aquellas grandes vias de comunicacion.

Pero la cuestion mas grave, la mas urgente que hay que decidir, para esta inmensa red de vias de comunicacion, es la de su punto de partida en el Pacífico.

La bahía abierta y desabrigada de Moyendo, punto de partida de esas líneas, no posee ninguno de los requisitos de un puerto, y á pesar de los trabajos de cualquiera clase que se hagan, nunca se podrá mejorar de una manera satisfactoria, sobre todo, bajo el punto de vista de la navegacion á vapor.

Para encontrar una solucion en esta cuestion compleja, en la cual hay que coordinar y contrapesar los grandes trabajos hechos, que deben conservarse, las grandes dificultades topográficas que deben vencerse, y las buenas condiciones marítimas de salida del puerto, que hay que darle, es necesario ante todo hacer estudios muy precisos.

Algunas soluciones han sido propuestas, pero no se presentan bajo una forma satisfactoria, para poderse pronunciar con conviccion sobre materia tan árdua.

La Junta Central pide al Supremo Gobierno la respectiva autorizacion para emprender los estudios comparativos, y poder presentar el proyecto de una solucion definitiva y equitativa de esta importante cuestion.

Ferrocarriles de interés local.

FERROCARRIL DE CHIMBOTE Á HUARAZ Y RECUAY.

Este ferrocarril, cuyos trabajos de construccion fueron inaugurados en Enero de 1872, debe tener un largo total de 265 kilómetros. De este número hay ya hechos 102 kilómetros de terraplen, y 70 kilómetros están enrielados y recorridos por la locomotora.

(Hoy existen 71 kilómetros en explotacion y se espera que la línea estará terminada en Julio de 1876.)

Segun los últimos arreglos entre el Supremo Gobierno y la empresa, la primera parte, de 130, dentro de un año debe estar terminada.

Esta línea es de via estrecha, de 1 m. 07 de ancho.

La importancia de esta línea es muy considerable con respecto á la explotacion de minas. El punto de llegada de la primera seccion ha sido fijado en Yuramaica, centro del distrito de minas de carbon.

LINEA DE PASCASMAYO Á GUADALUPE Y Á LA VIÑA.

Este ferrocarril, comenzado en Enero de 1872, tiene una longitud de 146 kilómetros enrielada y recorrida por la locomotora. Una vez terminadas las estaciones, el puente concluido y la via arreglada, puede ser recibido por el Estado. La empresa está obligada por el contrato á construir un muelle de hierro de 700 metros en Pacasmayo, punto de partida de la línea.

FERRROCARRIL DE SALAVERRY Á TRUJILLO Y SUS RAMALES.

Esta seccion de ferrocarril fué principiada en Junio de 1872, y debe tener una longitud de 88½ kilómetros. Los trabajos de terraplen se hallan hechos en una distancia de 48 kilómetros, y los rieles colocados en la de 7½ kilómetros.

En el puerto de Salaverry, punto de partida de la línea, la empresa está obligada á construir un muelle. No siendo aceptable el proyecto primitivo, la Junta Central ha presentado otro para la aprobacion del Gobierno.

LÍNEA DE PAITA Á PIURA.

Este ferrocarril, concedido por decreto supremo de 17 de Julio del año 1874, debe tener un largo de 100 kilómetros mas ó ménos. Los trabajos han sido suspendidos, debido á lo defectuoso de su trazo primitivo y á dificultades financieras. La Junta Central ha hecho rectificar el trazo y estudiarlo definitivamente por el ingeniero de Estado, señor Sears, el que ha sido aprobado con algunas modificaciones.

El nuevo trazo está en relacion con el gran proyecto de irrigacion, que ha presentado el mismo ingeniero para el valle de Piura. La empresa está obligada á construir en el puerto de Paita un muelle de hierro de 100 metros de largo. Hoy, por un arreglo entre la empresa y el Gobierno, los trabajos han vuelto á emprenderse.

FERROCARRIL DE ILO Á MOQUEGUA.

Este ferrocarril de 100 kilómetros de largo, destinado á servir al valle viñero de Moquegua, está terminado y recibido por el Gobierno, (decreto supremo de 28 de Marzo de 1873) y se está explotando por administracion.

En Ilo, punto de su partida, se halla un muelle que no fué aceptado, sino á condicion de mejorarlo. En la actualidad el Gobierno repara esa obra por cuenta de la empresa, con los fondos de garantía para este objeto.

Los productos de la explotacion cubren este año los gastos de conservacion y tráfico.

LINEA DE LIMA Á CHANCAY.

Este ferrocarril, construido por una compañía particular con participacion del Estado, y abierto al tráfico público á fines de 1870, por arreglos hechos entre el Gobierno y la empresa, es hoy propiedad exclusiva del Estado. El largo de esta línea es de 66 kilómetros, puestos al tráfico; pero primitivamente este debia ir hasta Huacho, cuyo trazo de 67 kilómetros mas ha sido hecho por el ingeniero de Estado, señor Viñas. El largo de esta línea es de 66 kilómetros, todo puesto al tráfico público.

Esta línea la administra el Estado. Sus gastos cubren los de explotacion y de conservacion.

LINEA DE PISCO Á ICA.

Esta línea que fué construida por una compañía particular con cierta participacion del Estado, ha llegado á ser propiedad de este, pagándosele á la empresa el valor de los trabajos. Su longitud de 74 kilómetros se halla abierta al tráfico por decreto supremo de 21 de Agosto de 1871. La explotacion de este camino se hace por una empresa que le paga al Erario 105,000 soles de arrendamiento al año.

De las líneas trasandinas y de interés local, pertenecientes al Estado, las de Ilo á Moquegua y de Lima á Chancay, son explotadas directamente por administracion, y las de Mollendo á Arequipa, de Pisco á Ica y de Lima á San Bartolomé, por empresas, á quienes se les ha concedido en arrendamiento.

El cuadro siguiente demuestra los totales.

Ferrocarriles	Largo	Total	Arrendamiento
POR ADMINISTRACION			
Ilo á Moquegua	K. 100		
Lima á Chancay	66	K. 166	
POR EMPRESAS			
Pisco á Ica	K. 74		S. 108,000
Mollendo á Arequipa	173		480,000
Lima á San Bartolomé	75	322	60,000
		K 488	S. 648,000

ESTADO DE LAS LINEAS TRASANDINAS HASTA LA FECHA.

LIMA, MAYO 1° DE 1876.

FERROCARRILES	Fecha		Longitud				Estaciones		Material rodante						COSTO SEGUN CONTRATA
									Locomotoras.		Coches.		Carros.		
	PRINCIPIADO	CONCLUIDO	RECIBIDO	ENRIELADO	TERRAPLENADO	TOTAL SIN DESVIOS	FECHAS	POR HACER	EXISTENTES	FALTAN	EXISTENTES	FALTAN	EXISTENTES	FALTAN	
Callao á la Oroya	1870	1876	75	135	153	219 K	4	15	20	2	23	21	225	..	21.804,000 S.
Mollendo á Arequipa	1868	1871	180	180	180	180	10	...	22	..	31	..	114	..	12.000,000 "
Arequipa á Puno	1870	1875	..	370	370	350	7	10	18	..	10	12	228	24	25.280,000 "
Juliaca al Cuzco	1872	1875	..	..	193	337	..	18	..	20	..	24	..	225	25.000.000 "
TOTALES	..	..	255	665	916	1086 K	21	43	60	22	64	57	594	249	84.084,000 S.

CUADRO DE FERROCARRILES DE INTERES LOCAL.

FERROCARRILES	Fecha		Largo			Estaciones.		Material rodante.						COSTO SEGUN CONTRATA
								Locomotoras		Coches		Carros.		
	PRINCIPIADO	CONCLUIDO	TERRAPLENADO	ENRIELADO	TOTAL	HECHAS	POR HACER	EXISTENTES	FALTAN	EXISTENTES	FALTAN	EXISTENTES	FALTAN	
1 Chimbote á Huaraz....	1872	1877	102 K.	70	265 K.	..	17	3	5	..	4	24	26	24.000,000 S.
2 Pacasmayo á la Viña..	1871	1873	146	146	146	..	13	6	4	2	18	70	72	5.850,000 "
3 Salaverry á Trujillo etc.	1872	..	48	7	89	..	..	..	6	..	14	7	91	3.400,000 "
4 Paita á Piura.....	1872	1874	9	..	100	..	4	..	6	..	12	..	59	1.945,000 "
5 Ilo á Moquegua.....	1871	1873	101	101	101	5	..	8	..	16	..	51	..	5.025,000 "
6 Lima á Chancay.....	1868	1870	66	66	66	8	..	10	..	12	..	69	..	2.600,000 "
7 Pisco á Ica.....	1868	1870	74	74	74	3	..	..	..	6	..	37	..	1.450,000 "
TOTALES.....	..	..	444 K.	446	841 K.	16	34	27	21	36	48	258	248	44.270,000

ESTADO DE LOS FERROCARRILES DE LA NACION

HASTA EL 1º DE MAYO DE 1876.

FERROCARRILES.	LONGITUD EN KILOMETROS					
	Linea Primitiva				PROLONGACIONES PROYECTADAS	TOTAL GENERAL
	TERRAPLENADO	ENRIELADO	RECIBIDO POR EL ESTADO	TOTAL		
Callao á la Oroya y ramales	173	115	75	219	326	545
Mollendo á Arequipa	173	173	173	173	....	173
Arequipa á Puno	350	350	....	350	....	350
Juliaca al Cuzco y ramales	193	....	....	337	260	597
Chimbote á Huaraz y Recuay	102	52	....	265	....	265
Pacasmayo á la Viña	146	146	....	146	....	146
Paita á Piura	9	....	....	100	....	100
Pisco á Ica	74	74	74	74	....	74
Lima á Chancay y Huacho	66	66	66	66	67	133
Salaverry á Trujillo y ramales	89	71	....	89	....	89
Ilo á Moquegua	101	101	101	101	....	101
TOTALES	1,435	1,084	489	1,920	653	2,573

CUADRO DE FERROCARRILES DE INTERES LOCAL.

FERROCARRILES	Fecha		Largo			Estaciones.		Material rodante.						COSTO SEGUN CONTRATA
								Locomotoras		Coches		Carros.		
	PRINCIPIADO	CONCLUIDO	TERRAPLENADO	ENRIELADO	TOTAL	HECHAS	POR HACER	EXISTENTES	FALTAN	EXISTENTES	FALTAN	EXISTENTES	FALTAN	
1 Chimbote á Huaraz....	1872	1877	102 K.	70	265 K.	..	17	3	5	..	4	24	26	24.000,000 S.
2 Pacasmayo á la Viña..	1871	1873	146	146	146	..	13	6	4	2	18	70	72	5.850,000 "
3 Salaverry á Trujillo etc.	1872	..	48	7	89	..	..	..	6	..	14	7	91	3.400,000 "
4 Paita á Piura.....	1872	1874	9	..	100	..	4	..	6	..	12	..	59	1.945,000 "
5 Ilo á Moquegua.....	1871	1873	101	101	101	5	..	8	..	16	..	51	..	5.025,000 "
6 Lima á Chancay.....	1868	1870	66	66	66	8	..	10	..	12	..	69	..	2.600,000 "
7 Pisco á Ica.....	1868	1870	74	74	74	3	..	..	..	6	..	37	..	1.450,000 "
TOTALES.....	..	..	444 K.	446	841 K.	16	34	27	21	36	48	258	248	44.270,000

ESTADO DE LOS FERROCARRILES DE LA NACION

HASTA EL 1º DE MAYO DE 1876.

FERROCARRILES.	LONGITUD EN KILOMETROS					
	Linea Primitiva				PROLONGACIONES PROYECTADAS	TOTAL GENERAL
	TERRAPLENADO	ENRIELADO	RECIBIDO POR EL ESTADO	TOTAL		
Callao á la Oroya y ramales	173	115	75	219	326	545
Mollendo á Arequipa	173	173	173	173	....	173
Arequipa á Puno	350	350	....	350	....	350
Juliaca al Cuzco y ramales	193	....	....	337	260	597
Chimbote á Huaraz y Recuay	102	52	....	265	....	265
Pacasmayo á la Viña	146	146	....	146	....	146
Paita á Piura	9	....	....	100	....	100
Pisco á Ica	74	74	74	74	....	74
Lima á Chancay y Huacho	66	66	66	66	67	133
Salaverry á Trujillo y ramales	89	71	....	89	....	89
Ilo á Moquegua	101	101	101	101	....	101
TOTALES	1,435	1,084	489	1,920	653	2,573

(A.)

FERROCARRILES PERTENECIENTES A EMPRESAS PARTICULARES

FERROCARRILES	En tráfico	Total en construccion	OBSERVACIONES
Callao á Lima	12 K.	12	Líneas con privilegio exclusivo de 25 años, que concluye para la primera en 1876, y para la segunda en 1878.
Lima á Chorrillos	15	15	
Iquique á la Nueva Noria y Peña	113	113	
Pisagua á Sal de Obispo	80	175	
Eten á Chiclayo y Ferriñafe	85	85	
Pimentel á Chiclayo	24	72	
Arica á Tacna	63	63	
Mineral del Cerro de Pasco	11	19	
Salinas de Huacho á Playa Chica	10	10	
Lima á Magdalena	6	6	
Chancay á Palpa	20	20	
TOTALES	413 K.	590	

(B.)

RECAPITULACION.

FERROCARRILES	Número de Líneas			Longitud en kilómetros.		OSBERVACIONES.
	EXISTENTES	PROYECTADAS	TOTAL	EN TRÁFICO Y CONSTRUCCION	PROYECTADAS	
Líneas pertenecientes al Estado.....	11	3	14	1,920	683	De este número se hallan cinco abiertas al tráfico
Líneas de empresas de particulares con subsidio.....	....	2	2	.....	460	
Líneas de empresas particulares.....	11	1	12	590	32	De este número se hallan nueve abiertas al tráfico
TOTALES.....	22	6	28	2,510	1,175	

Historia de los Ferrocarriles del Perú. (*)

LIMA Y EL CALLAO.

En 13 de Mayo del año de 1826 presentaron al Gobierno Supremo los señores D. Juan Berg y D. Francisco Quiroz respetuosa solicitud para que se les permitiese la construccion de un camino de hierro entre la capital y el puerto del Callao.

El Gobierno acogió la idea y para llevarla á cabo de la manera mas equit tiva, mandó publicar el aviso de que admitiria proposiciones en el plazo de *ocho dias*, otorgando la preferencia al mejor postor.

Fuéronlo D. Francisco Quiroz, D. Guillermo Cochrane y D. José Andrés Fletcher, á cuyo favor se expidió la concesion solicitada, bajo las bases de que harian el camino en 18 meses de aquella fecha; cargarian solamente tres cuartas partes de los fletes que se pagaban entónces, calculado el término medio en los últimos diez años; toda persona ó propiedad del Gobierno transitaría sin gravámen, con tal que no se ocupase por tal medio la mitad de los carros; la cuarta parte de las acciones se venderia al público; las máquinas y demas efectos para el camino pagarian únicamente un 2½ por ciento de derechos de aduana; despues de diez años de explotacion se abonaria al Gobierno un 5 por ciento de las utilidades; á los treinta años el camino pasaria á ser propiedad pública.

Por la cláusula 6ª se comprometian ademas los empresarios á no emplear extranjeros ni para la construccion ni para el servicio del camino, excepto en la parte científica.

Por la cláusula 8ª el Gobierno concedia "un bill ó patente para que el camino "que ellos fabricasen, sea el único de su "clase que deba y pueda existir del Ca- "llao á Lima por 30 años."

La cláusula 3ª dice textualmente: "La "construccion de este camino no envuel- "ve una obligacion de que por él sean "forzados los propietarios á conducirse á "sí y á sus mercaderías."

Los señores que firmaron cláusulas tan inocentes como las anteriores, no supieron llevar á cabo el contrato para el camino de hierro.

El ciudadano Luis José Orbegoso, General de Division y Presidente Provisional de la República, con fecha 20 de Marzo de 1834, decretó la construccion de un camino de fierro entre Lima y el Callao, concediéndolo á D. Tomas Gill, quien pondria para ello 20 de los 25,000 pesos que el Gobierno le debia como empresario del muelle, los cuales ganarian 6 %; pondria ademas su trabajo personal como artesano de la obra ganando 5 pesos diarios. Para satisfacer tan enormes sumas se creaba un derecho de peaje, á saber: un cuartillo sobre cada burro cargado, medio por cada mula ó caballo y un real por cada rueda, cuyo producto se aplicaría exclusivamente al camino.

Un año despues, el 26 de Febrero de 1835, el Jefe Supremo de la República,

(*) Me complazco en dar las gracias á mi amigo el Dr. D. Mariano Felipe Paz Soldan por los datos que con la mayor bondad y constancia me ha suministrado.

General Salaverry, y su Ministro D. José de Mendiburu consideraron que este camino de fierro no tenia "objeto importante" y que era "mas conveniente la refaccion y mejora del (carretero) actual;" por lo que, declarando sin efecto la contrata con Gill, ordenaron la refaccion, con el derecho de peaje hasta un cuartillo por caballo ó mula y medio por cada rueda. La obra se haria por administracion.

En 1845, siendo Presidente el General D. Ramon Castilla y su Ministro de Gobierno el Dr D. Miguel del Carpio, se expidió el 15 de Noviembre, sin excitacion de parte interesada y como pensamiento de propio móvil, un decreto convocando licitadores en el término de 60 dias para la construccion, por medio de una compañía anónima, de un camino de dos vias entre Lima y el Callao, el que habia de ser empezado diez meses despues del remate, y concluido á los dos años de empezado, siendo condicion entre otras de rutina, la de que en Lima estableceria depósitos la compañía para guardar los efectos de la aduana. (*)

Hicieron proposiciones D. Manuel Argumanis y D. Guillermo Wheelwright y—

En 1847 (Abril 17) desechada la propuesta de Argumanis, se admitió la de D. Guillermo, á quien se otorgó privilegio exclusivo por 12 años, cuatro meses para estudios, 50 años de usufruto, con calidad de entrega luego despues á la nacion, cuyo Gobierno podria comprar el camino á los diez años de establecido, pagando el precio primitivo de las acciones y un 50 por ciento de premio. El Gobierno cedia todos los terrenos públicos por donde pasara la línea, concedia á la compañía 15 por ciento de ganancia sobre su capital y dividiria con ella todo exceso sobre aquella base, imponiendo al contratista una multa de 25,000 soles para el caso de no cumplir con el contrato.

Mr. Wheelwright no prestó la fianza y en 26 de Mayo de 1848 se declaró caduca su contrata por tal motivo. El 21 de Octubre del mismo año el señor Ministro Dávila publicó una nueva convocatoria que dió por resultado, el 18 de Noviembre siguiente, la proposicion de los señores D. Pedro Gonzalez Candamo y D. Manuel Vicente Oyague y Hermano, que el Gobierno aprobó el dia 6 de Diciembre:—

25 años de privilegio, 99 de propiedad que luego pasará al Gobierno, *terminus* gratuitos, 12 meses para empezar y 3 años para concluir la obra, auxilio de 200 ó 300 presidiarios para trabajar, importacion gratis de máquinas y efectos, exencion de contribuciones y de servicio militar, reembolso de todo gasto con 1 por ciento de premio en caso de trastorno, una tarifa de 4 reales en primera, 2 en segunda y $ 4.50 por tonelada, y magníficos edificios para estaciones — tales fueron las condiciones favorabilísimas con que se hizo la concesion del primer ferrocarril que se llevó á cabo en el Perú y en la América del Sur y que ha constituido una renta verdaderamente prodigiosa, atento el capital que se invirtió en la obra.

A esta proposicion de D. Pedro G. Candamo, hay que añadir solo que en 22 de Octubre de 1849, siendo Ministro el señor Mar, se expidió un decreto mandando proteger á los ingenieros y demas trabajadores del camino contra los individuos que se oponian á la construccion, quitaban las señales ó destruian las obras; á cuyo efecto las autoridades de Lima y el Callao debian colocar en la línea piquetes de policia que la vigilasen y prestar á los agentes de la obra los auxilios convenientes.

Por desgracia no fué este el único ataque que sufrió la línea. (*)

A pesar de todos ellos, fortunas se han hecho con el ferrocarril del Callao que nadie sino el genio osado para negocios que inspiraba á Candamo, se hubiera atrevido á emprender en aquella época.

En la presente el camino pertenece, por compra de acciones, á una compañía anónima cuyo asiento está en Lóndres y que se ha mostrado mas que celosa en el sosten de su exclusiva, á punto de que cuantos han intentado abrir senda, siquiera entablada, como D. Gerardo Garland, entre Lima y el Callao, han encontrado tenaz oposicion en los ingleses. (†)

Sin embargo, contratóse en 1869 la línea férrea de la Oroya que arranca de aquel puerto y pasa por esta capital, y aun cuando la antigua se opuso á su existencia, el Gobierno declaró infundada semejante oposicion, visto que ningun uso público se pensaba hacer de la via ínterin durase el privilegio de la originaria.

Por fortuna este privilegio habia de cesar con el transcurso de los años, y un Ministro de Gobierno, puntualísimo guardian de los intereses públicos, el señor Garcia y Garcia, estudiando y cotejando los documentos de aquel tiempo, puso en claro la fecha de la instalacion y la señaló en supremo decreto de 18 de Mayo de 1875 para que terminase el privilegio.

A la reconsideracion que le pidieron los privilegiados contestó negativamente.

La empresa con sin igual porfia y harto mal aconsejada, acudió á la Corte Suprema pidiéndole amparo contra el despojo que alegaba; mas aquel augusto tribunal declaró infundado el recurso intentado, y por mas que los ingleses han apelado todavia á otra Sala, en su último desespera-

(*) En Febrero 28 de 1847, oidos el parecer fiscal y el del Consulado, se desechaba la propuesta que hizo D. Juan Nugent Rudall, por no estar conforme con las bases establecidas.

(*) Véase mas adelante el decreto del Presidente Castilla fecha 5 de Febrero de 1859.—"Lima al Callao."

(†) Tan obcecados andaban en la oposicion que llamaban al camino de tablas *trams* ó "ferrocarriles mas ó menos *mejor* explotados."

do esfuerzo de exclusivismo, el Ministro inflexible tambien por su parte, mandó aparejar la línea de la Oroya para abrirla al tráfico, de suerte que á la fecha en que aparezcan publicadas estas noticias, el viaje de Lima al Callao se hará libre de trabas y á favor del benéfico resultado de la competencia, abaratadora de los precios y creadora de las comodidades que los privilegios afectan desconocer.

LIMA Á CHORRILLOS.

El dia 23 de Diciembre de 1854 participaban los Presidentes de ambas Cámaras al Poder Ejecutivo que el Congreso habia tenido á bien autorizarle para contratar el establecimiento de un ferrocarril entre Lima y Chorrillos.

El Ejecutivo mandó cumplir esta ley el 24 de Diciembre y el 1º del mismo mes, pero del año de 1855, estableció las bases para la construccion del ferrocarril; en cuya virtud el 11 de Agosto de 1856 se aprobaron las propuestas hechas por D. Antonio Joaquin Ramos y otros, á las que, por haber quedado sin efecto, sucedieron en 22 de Noviembre del mismo año las de la casa de Barreda y Hermano, aceptadas con estas condiciones:—

Construir el camino en tres años, de una via, privilegio exclusivo por 20 años, términos gratuitos y con facultad de establecer mercados en ellos; exencion de derechos de aduana, desembarque del material en Chorrillos, donde se podria construir un muelle; exencion de contribuciones; trasporte gratuito de tropas y correspondencia; introduccion de 700 chinos. Pasajes seis reales el de 1ª y tres el de 2ª. Flete $ 5 la tonelada. Prelacion en la construccion del ferrocarril de Pisco. Derecho de trasmision. Capital 1,200 acciones de $ 500. Multa por la falta de ejecucion $ 30,000.

El Gobierno explicó que la exencion de contribuciones se entendia por 80 años y ofreció facilitar á la empresa el trabajo de los presidiarios de la capital ú otros, con tal que no pasasen de 80 diarios.

D. Juan Gallagher ofreció mejorar la propuesta de los hermanos Barreda, pero no lo hizo y el 29 de Diciembre de 1856 se aprobó esta definitivamente.

El ferrocarril funcionaba completamente el 1º de Enero de 1859.

Hoy corre el camino por cuenta de la sociedad anónima que posee la línea del Callao.

Nada nuevo hasta 1867, época en que apareció la *Memoria sobre proyectos de ferrocarriles, escrita por D. Luis Benjamin Cisneros y publicada por órden de la Honorable Cámara de Diputados.* Tomo cuanto escribió D. Luis y le agrego lo mucho que se ha hecho despues, en la siguiente historia de los ferrocarriles. Resultan existentes los caminos de hierro de Lima al Callao, de Lima á Chorrillos y de Arica á Tacna, y diez y seis que el señor Cisneros califica de promovidos y segun los datos de aquella fecha constan en el siguiente—

CUADRO DE LOS FERROCARRILES EN PROYECTO.
1867.

AÑOS.	DE	Á	DEPARTAMENTOS.
1850	Lima.....	Jauja.....	Lima — Junin.
1859	Pisco	Ica	Ica.
1860	Mejia.....	Arequipa.....	Arequipa.
1864	Chimbote	Huaraz	Ancachs.
—	Pisagua.....	Sal de Obispo...	Moquegua.
—	Pacasmayo	Cajamarca	Libertad y Cajamarca.
—	Cerro	Pasco.....	Junin.
1866	Cerro Azul.....	Cañete.....	Lima.
1867	Eten.....	Ferriñafe.....	Libertad.
—	Pimentel	Chiclayo	Libertad.
—	Lima	Pisco	Ica y Lima.
—	Lima	Chancay	Lima.
—	Lima	Magdalena	Lima.
—	Iquique	Noria.....	Moquegua.
—	Pacasmayo	Lambayeque ...	Libertad.

DE PISCO A ICA.

Una ley especial de 31 de Enero de 1860 promulgada en 11 de Abril del mismo año por el Presidente de la Representacion Nacional, autorizó al Ejecutivo para que contratara la construccion de esta via con la garantía del 6 por ciento por 25 años.

Procedió á practicar los estudios convenientes el ingeniero de Estado D. Mario Alleon y sus planos fueron despues rectificados por los ingenieros D. Gerrit S. Backus y D. J. M. Davis.—El presupuesto fué calculado en 1.226,000 pesos.

El Gobierno se propuso en 30 de Noviembre de 1861 fundar una sociedad para llevar á cabo la obra, y dividiendo el capital en acciones de á 500 pesos, las ofreció al público. Solo se tomaron diez y nueve, y este pensamiento quedó frustrado. Declarólo así por resolucion de 30 de Setiembre de 1862, y se invitó al propio tiempo á las personas de dentro ó fuera de la República que quisieran hacer propuestas sobre la base de la garantía acordada.

Por resolucion especial de 24 de Enero de 1864 elevó el Congreso esta garantía al siete por ciento. El 27 de Mayo siguiente se admitió la propuesta de D. José Boza. Este habia hecho levantar un nuevo trazo por el ingeniero D. Ernesto Malinowski con intervencion del de Estado D. José Hindle, cuyo trazo fué examinado y aprobado por una junta de ingenieros y la Direccion de Obras Públicas. El presupuesto de este trazo ascendió á 1.700,000 soles. — En la contrata se reconocia el presupuesto como máximo para los efectos de la garantía del siete por ciento.

Además de las estipulaciones relativas á la introduccion sin derechos para los materiales de construccion, excencion del servicio militar á los obreros y empleados, concesion gratuita de terrenos, reconocimiento prévio de la línea para inaugurarla, trasporte gratis de las balijas del correo y empleados del Gobierno— estipulaciones que se han hecho generales en todas las contratas sobre construccion de ferrocarriles—se establecia que el empresario podia formar una sociedad con el carácter de nacional. La garantía era por 25 años; la propiedad pasaba al Gobierno á los 99. Se debia reembolsar al Gobierno el monto de la garantía con el excedente del diez por ciento de los productos del camino. Los trabajos debian comenzar 18 meses despues y concluir en dos años mas, con la fianza de 16,000 soles.

La tarifa debia fijarse, tomando como máximun un 25 por ciento ménos de los precios actuales.

Era esta la primera concesion definitiva que se hacia. El Gobierno fijó en ella el tipo de 1 metro 70 centímetros para el ancho de la via, y declaró como regla general, que ese mismo tipo era el que adoptaba, tanto para las líneas que fuesen construidas por cuenta del Estado, cuanto para las que se construyesen por empresas particulares, fuesen ó no subvencionadas ó garantizado su producto por el Erario nacional.

La escritura se firmó el 9 de Junio de 1864.—El plazo fijado trascurrió sin que se pusiera mano á la obra, y solo en 1866 llegó á Pisco el primero y único cargamento de rieles. Antes de que se cumpliera dicho plazo, el contratista Boza solicitó próroga de un año para comenzar los trabajos, alegando como casos de fuerza mayor, la guerra con España y la crisis monetaria en Europa. Esta misma solicitud hicieron desde Lóndres D. Manuel Gibson Getty y D. Eduardo Hoyd, en 6 de Diciembre de 1866, con el título de directores de la "Compañía de Ferrocarriles del Perú." El Gobierno, en cuyo conocimiento no se habia puesto la creacion de esta compañía, negó toda personería á Gibson Getty y Hoyd, juzgó infundadas las razones de Boza, y por decreto de 14 de Enero de 1867, declaró que la contrata celebrada con este habia caducado, ordenando que se hiciera efectiva la multa de 16,000 soles en que Boza se hallaba incurso.

En seguida, por decreto de 28 de Marzo de 1867 se otorgó á D. Francisco Canevaro, ó á quien legalmente lo represente, la empresa de este ferrocarril bajo las mismas condiciones que á Boza, reconociéndose como cantidad fija para los efectos de la garantía nacional al siete por ciento la de 1.500,000 soles. Los trabajos debian comenzar 18 meses despues (Setiembre de 1868) y terminar en dos años mas (Setiembre de 1870.)

Boza interpuso demanda de despojo ante la Corte Suprema y despues propuso desistirse de ella, con tal de que se le declarase exento de la multa.

El Tribunal Supremo ha fallado dando por desistido al querellante, y pasando los autos al Ministerio Fiscal, á fin de que promueva el respectivo juicio para esclarecer si el empresario se halla ó no incurso en la multa.—El Gobierno, por su parte, ha oficiado al Fiscal á fin de que sostenga sus procedimientos oponiéndose al juicio, que considera inoficioso.

Este expediente iniciado en 1860 no ofrece mas novedad sino que el 31 de Julio de 1868 se ratificó la concesion hecha á Don José Francisco Canevaro el 28 de Marzo de 1867.

Consta del informe oficial de D. José María Albizuri, prefecto de Chincha, que el 21 de Octubre de 1868 habia listas 21 millas para locomotora, 9 millas con rieles y que faltaban 23 millas que estaban ya terraplenadas.

Hoy está terminada la ob
promete dar rédito entre la
en el Perú.

IQUIQUE A LA NOR

Por decreto de
aceptó el Gobie

sé María Costas y D. Federico Pezet, para la construccion de este camino, negándoles la garantía de interés que solicitaban en aquella. Los trabajos debian comenzar 16 meses despues y concluir en 2 años mas; la propiedad debia ser del Gobierno á los 99 años y el privilegio era por 25; esto además de las condiciones generales en este género de contratos.

El 19 de Noviembre de 1867 el Congreso concedió á esta empresa la garantía de 6 por ciento sobre el capital de 1.700,000 pesos; pero al hacerse los estudios necesarios, sin cuya base se procedió, ascendió el presupuesto á 2.400,000 soles.

El término estipulado para el principio de los trabajos pasó con exceso, y por decreto supremo de 27 de Mayo de 1864, se transfirió la concesion á D. Avelino Orihuela y D. José Pickering.

A solicitud de estos mismos empresarios y por resolucion especial de 15 de Octubre de 1864, el Congreso concedió la garantía de siete por ciento sobre el capital de dos millones cuatrocientos mil soles.

Un nuevo decreto de 8 de Noviembre de 1864 confirmó la concesion de Orihuela y y Pickering, comprometiéndose estos á comenzar los trabajos diez y ocho meses despues y á terminarlos en dos años mas. La propiedad debia ser siempre del Gobierno á los 99 años; el privilegio y la garantia eran por veinticinco.—Esta última correria por la tercera parte del capital presupuestado, concluidas que fuesen las doce primeras millas; concluidas las doce siguientes, por otra tercera parte, y al fin de la obra por el total. Se permitia formar una sociedad para la empresa en el país ó en el extranjero.—La tarifa de pasajes se fijaba, como máximun, en diez centavos por milla para los de primera clase, y cinco para los de segunda; el máximun del flete seria de uno y medio centavos por milla y por quintal.

Los únicos trabajos ejecutados hasta hoy para la construccion de este camino, consisten en el terraplen de algunas millas; pero estos mismos trabajos quedaron suspendidos por muchos meses. (1867)

Siguiendo la historia de este ferrocarril, diré que Orihuela y Pickering quedaron como concesionarios del camino, segun decreto de 8 de Noviembre de 1864.-Por el de 10 de Junio de 1868 se declaró caduca la concesion, á causa de haber los favorecidos en ella abandonado el trabajo que iniciaron, é incurrido en las responsabilidades pactadas en su contrato.

Provocóse nueva concurrencia pública de los que quisieran construir el camino, con arreglo á la resolucion legislativa de 22 de Octubre de 1864 y se presentaron D. José Francisco Canevaro, con poder de D. A. Lasky, y los señores D. Ramon Montero y Hermanos, por su cuenta; llegando á destiempo la propuesta de D. Josias Harris.—Con vista fiscal que evacuó el señor Ureta en 8 de Julio de 1868, el dia 11 del mismo se adjudicó por el Excmo. señor General La-Fuente, Ministro entónces de Obras Públicas, la actual contrata á los señores Montero y Hermanos, cuya propuesta se tuvo como la mas favorable de todas.

Fueron condiciones: el privilegio exclusivo por 25 años y por 40 mas, la propiedad que luego pasará al Gobierno.

Formacion de una compañía empresaria.

Ancho de la via 4 piés 8½ pulgadas inglesos entre rieles.

Terrenos baldíos gratuitamente concedidos.

Exencion de contribuciones y de derechos de aduana, lo mismo que de servicio militar.

Permiso para construir un muelle en Iquique.

Fletes, el quintal en cada milla 1½ centavos.

Pasajes de primera 5 centavos, de segunda 3.

Trasporte de tropas y empleados en comision, gratis.

Derecho de trasmision total ó parcial del contrato, con prévio aviso al Gobierno.

Garantía de 7 ⅞ sobre 2.000,000 en 25 años: una tercera parte, concluidas que sean 12 millas de camino; dos terceras partes por 24 millas; y el total por todo el ferrocarril.

De las entradas generales se deducirán los gastos de un director, un ingeniero, un tenedor de libros y demas subalternos, maquinistas, guardas y operarios; gastos de combustible, aceite y otros de consumo diario y los de refaccion y reparacion.

El Gobierno pondrá un interventor.

La construccion comenzará á los 6 meses y terminará á los 30. La suspension de los trabajos por un año anula el privilegio.

La empresa dará 40,000 soles de fianza.

Otra línea podrá atravesar á la concedida.

Una entre Bolivia y Tarapacá se podrá poner en conexion con la de Iquique á la Noria.

En 31 de Julio de 1868 se hizo una aclaracion á la cláusula sobre construccion del muelle de Iquique y designando los edificios á él anexos, se concedió á la empresa el derecho de muellaje.

El 27 de Octubre de 1870, el suprefecto de Tarapacá informó de que este camino tenia ya 15 millas enrieladas y servidas por tres locomotoras que trasportaban salitre; 11½ millas listas para recibir rieles; y que los trabajadores seguian haciendo los terraplenes; faltaba abrir tierra en 3½ millas para el completo de las 35 que tiene la línea.—Esta cuenta desde entónces con 38 wagones para carga, un coche de 1ª y dos de 2ª; una maestranza y un condensador de agua salobre.

El ferrocarril está concluido y entrega-

do á una compañía inglesa, mediante contrato que es objeto de pleitos, pero que nunca se ha publicado y de consiguiente no es justo reproducir en este libro.

LIMA A JUNIN.

Interesantes publicaciones de la prensa tenian vivamente impresionada la opinion pública en favor de la conveniencia y necesidad de este camino, cuando en 17 de Diciembre de 1859 nombró el Gobierno una comision encargada de reunir todos los datos conducentes al estudio de esta via y á la formacion de su presupuesto. Con fecha 18 de Febrero de 1861, autorizó el Congreso al Ejecutivo para los gastos de estudio, y ordenó que en caso de que la línea resultara practicable, se provocáran propuestas en Europa y los Estados Unidos, ofreciendo el seis por ciento de garantia. Esta autorizacion fué promulgada por el Presidente del Congreso en 11 de Abril de 1861.

La comision de ingenieros encargada de hacer el estudio de exploracion salió de Lima el 5 de Julio de 1862; fué presidida por el ingeniero de Estado D. Gerrit S. Backus.

Explícitas instrucciones de la Direccion de Obras Públicas prescribian al jefe de la comision exploradora que tomando la ruta del Cerro de Pasco, reconociera la quebrada del Rimac, desde Lima hasta San Mateo y la quebrada de Obrajillo hasta la falda de la cordillera real, á fin de buscar pasos convenientes para tocar la cumbre de la cordillera con la menor gradiente posible. De Pasco debia bajar al valle de Jauja y de allí regresar á Lima, atravesando las provincias de Huarochirí y Yauyos por los puntos mas accesibles, con el objeto de encontrar el declive mas suave. Por prevencion especial se le indicó tambien que para ir de Chancay al Cerro, debia tomar la quebrada de Cuyo.

La exploracion duró cuatro meses. El 24 de Noviembre de 1862, la Direccion de Obras Públicas trasmitió al Gobierno un informe detallado y un mapa de la exploracion, uno y otro presentados por el ingeniero Backus. Este habia recorrido cuatro líneas distintas.

1ª Lima, Matucana, San Mateo y Tarma:

2ª Lima, Caballero, Yauyos, Quebrada de Obrajillo, Casacancha, Pomacancha, Caragua:

3ª Lima, Chancay, Subida por Macas, Huamantanga, Alpamarca, Huallay, Cerro:

4ª Lima, Quebrada de Lurin, Sicaya, Tupicocha, San Damian, Tuctucocha, Pomacocha, Oroya, Tarma, Jauja.

El ingeniero declaraba que por la primera de estas vias la construccion de un ferrocarril era posible, pero dificultosa; por la segunda casi imposible; por la tercera imposible, y por la cuarta sin dificultad ninguna.

Por esta última direccion el camino tomaria la izquierda del rio Lurin hasta el Espíritu Santo y de allí á San Damian, dejando esta poblacion á la derecha; seguiria despues diferentes quebradas hasta el nevado de Tuctucocha—4,580 metros sobre el mar; treparia en seguida lo mas áspero de la cordillera hasta el nevado de Pomacocha—5,151 metros sobre el mar, altura mayor; se extenderia á Yauli y bajaria por Pachachaca hasta la Oroya. De allí podria sin embarazo topográfico ir á Pasco, Jauja y Chanchamayo.—El mayor declive era de 3 por ciento, siendo así que la experiencia demuestra que puede vencerse el 5 por ciento. El costo próximo calculado en globo por el ingeniero, era de 20 á 30.000,000 de pesos.

Miéntras se realizaba este estudio de exploracion, se presentaron al Gobierno, en 6 de Setiembre de 1862, D. Alejandro Laski, á nombre de la casa J. Homberg y Cª de Paris, y D. Cristopher Weguelin á nombre de la de Thompson Bonar y Cª de Lóndres, haciendo una propuesta bajo las siguientes bases preliminares:

Autorizacion para formar una sociedad residente en Lóndres ó en Paris con el título de "Compañia de Ferrocarriles del Perú;" los proponentes se obligaban á completar el monto del presupuesto, solo cuando se hubieran ya reunido los dos tercios del capital.

El Gobierno debia encargarse de hacer los estudios del trazo.

La garantía seria de 7 por ciento y comenzaria á correr á la terminacion de secciones que no se determinaban, por el costo de cada una de ellas; lo pagado por garantía seria considerado como un adelanto al 4 por ciento de interés anual y lo reembolsaria la sociedad con el excedente del 10 por ciento de productos.

Las minas comprendidas en mil metros á cada lado de la línea que se descubriesen al construir el ferrocarril, serian de la propiedad de la empresa.

La propiedad seria del Gobierno á los 99 años y el privilegio por igual tiempo.

La comision nombrada en 1859 y compuesta de los señores D. J. F. Canevaro, D. Manuel Pardo, D. Mariano F. Paz Soldan y D. S. Gerrit Backus, estudió esta propuesta y la apoyó en su informe de 12 de Diciembre de 1862. En este informe se encuentran las muy notables palabras que siguen:

"La comision cree firmemente que un año despues de establecida la línea, no solo pagará el 7 por ciento del capital invertido, sino que pasará de este límite."

El Gobierno manifestó tambien la conveniencia de la propuesta al Cuerpo Legislativo, y este lo autorizó en 16 de Enero de 1863, para que la aceptase con las modificaciones convenientes. El Ejecutivo no llegó á hacer uso de la autorizacion.

Tres meses despues de comunicados los resultados del estudio de exploracion, el

20 de Febrero de 1863, se mandó poner á disposicion de la Direccion de Obras Públicas 16,000 pesos, con el fin " de que se demostrára prácticamente la posibilidad de esa importante obra."

La Direccion de Obras Públicas ordenó inmediatamente el trazo preliminar y la comision encargada de él salió de Lima para emprender sus trabajos el 3 de Marzo de 1863, presidida siempre por el ingeniero Backus. Empleó en sus trabajos 11 meses continuos, regresando á fines de Enero de 1864.—El trazo preliminar se hizo hasta la Oroya, exceptuando la parte comprendida entre San Damian y Espíritu Santo, sobre la cual apenas pudo practicarse un estudio general y no muy completo. La causa del regreso de la comision fué el que sobreviniera el tiempo de lluvias que hacia imposible la continuacion de sus tareas.

A pesar de las graves dificultades que surgieron el 14 de Abril de 1864, volvió á salir la comision el 4 de Junio de ese año para terminar el trazo de la Oroya al Cerro de Pasco y al valle de Jauja. Segun prevenciones terminantes, la comision debia regresar á Lima recorriendo el camino de Pasco á Chancay, á fin de satisfacer la triple solicitud del gremio de mineros de aquel asiento, de la municipalidad de Pasco y del Diputado por Huamalíes D. Manuel Cazorla.—El trazo de la Oroya hasta Jauja fué completamente terminado por el ayudante del Cuerpo de Ingenieros y miembro de la comision D. Augusto Elmore, empleándose en él tres meses y medio.

De Jauja retrocedió la comision directamente á Lima por escasez de recursos y porque sin duda las complicaciones políticas de entonces no permitian que el Gobierno le prestara toda su atencion y apoyo.

Para terminar los planos del trazo, efectuar los cálculos de cubicacion y establecer el presupuesto con todos los datos necesarios, se instaló en Lima la comision en una oficina especial, quedando siempre aplazado el trazo preliminar de San Damian al Espíritu Santo.

El 9 de Setiembre de 1865 el ingeniero Backus decia en una nota á la Direccion de Obras Públicas, la cual habia inquirido sobre el resultado positivo de los últimos estudios, que.... "todo el reconocimiento del terreno estaba terminado, excepto las treinta ó cuarenta millas que separan San Damian del Espíritu Santo y que para completar esta parte de la via eran necesarios tres meses con un presupuesto total de 4,503 pesos."

La comision de cálculos continuó trabajando con mas ó menos regularidad hasta Marzo de 1866, en que se ordenó que cesara. El resultado de sus labores consta actualmente en el archivo de Obras Públicas, el cual fué entregado al Gobierno con todos los accesorios que sirvieron para la expedicion.

El Congreso Constituyente de 1867, ha ordenado por una de sus primeras resoluciones, fecha 30 de Marzo, que se terminen los estudios para la construccion de esta línea.

En virtud de esta resolucion el Gobierno ha nombrado, con fecha 22 de Agosto de 1867, jefe de la comision de los nuevos estudios, al ingeniero D. Mario Alleon, encargándosele de proponer los miembros que deban componerla, de organizar la expedicion, de formar el respectivo presupuesto de los gastos que ella exige, y de reunir todos los antecedentes de la materia.

La continuacion de este que fué solamente proyecto se encuentra en la historia del ferrocarril de la Oroya.

CALLAO (URBANO.)

En 17 de Noviembre de 1868 se concedió á D. Guillermo de Coursey permiso para una via férrea destinada á un establecimiento suyo de ferreteria en el Callao, atravesando la calle del General Gamarra; por esta última circunstancia se puede considerar interesado el público, pues en la actual compilacion no van incluidos los ferrocarriles de particulares, si los han hecho dentro de sus fundos y para su uso exclusivo, como por ejemplo el ferrocarril de—

CERRO AZUL Á LA QUEBRADA Y CASA BLANCA.

Que D. Enrique Swayne mandó construir para beneficio de sus haciendas y tiene 4 millas de extension.

LIMA Á LA MAGDALENA Y Á BELLAVISTA.

D. Pedro Telmo Larrañaga propuso en 30 de Agosto de 1867, construir un ferrocarril de Lima á la Magdalena, y de este punto á Bellavista, con privilegio por solo doce años y sin garantía por parte del Estado.

Sustanciada esta solicitud, el Gobierno decretó en 16 de Setiembre de 1867, que se provocáran propuestas dentro y fuera de la República para la adjudicacion de esta empresa, por el término de cuatro meses, contados desde el dia de la publicacion del decreto (21 de Setiembre de 1867.)

Las bases que el Gobierno fijó para dichas propuestas son las mismas presentadas por Larrañaga, con algunas ampliaciones. Ademas de la cláusulas generales, se establece que el camino pasará á la propiedad del Estado á los setenta y cinco años de explotacion. La empresa tendrá el derecho de extender la línea hasta el Callao, cuando espire el término del privilegio concedido á la actual empresa entre Lima y dicho puerto; los trabajos

comenzarán diez y ocho meses despues de firmada la escritura, caducando el contrato en caso contrario, y terminarán un año despues, so pena de una multa de S. 30,000 cuya fianza se otorgará. Cada uno de estos plazos puede prorogarse por tres meses. Bastan tambien seis meses de suspension del trabajo para que caduque el contrato.

Como hay un camino de hierro, actualmente en explotacion entre Lima y Bellavista, la tarifa designada tiene una importancia especial. El máximun del pasaje de 1ª clase de un extremo á otro de la línea, será de 20 centavos. El trasporte intermedio será proporcional al número de millas recorridas.

La empresa podrá formar una compañía con el carácter de nacional bajo la denominacion de " Compañía de Ferrocarriles de Lima, Magdalena y Bellavista." Los propietarios no podrán trasferir jamás sus derechos sin consentimiento del Gobierno.

La falta de cumplimiento de una sola cláusula del contrato bastará para que el Gobierno pueda declararlo roto, imponiendo á la empresa una multa de 4,000 soles, por la cual responderán tambien los fiadores.

D. Pedro Telmo Larrañaga tendrá el derecho de subrogarse en la propuesta que aceptare el Gobierno, admitiendo como sócio en un 15 % al autor de dicha propuesta.

La empresa de los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos, reclamó contra esta resolucion del Gobierno, con fecha 26 de Setiembre de 1867, dando por formulada su querella de despojo.

En tramitacion se quedó este asunto.

El 6 de Marzo de 1872 el ingeniero civil D. Ricardo Rey y Basadre pidió permiso para construir este ferrocarril, pero solo hasta la Magdalena y orilla del mar, por su cuenta ó por la de compañía anónima, con ramales segun los requiera el tiempo, usando de vapor ó de fuerza animal, con privilegio por 30 años contados desde la concesion, y propiedad para el Gobierno á los 70; "Compañía del Ferrocarril de Lima á la Magdalena" se titulará la sociedad explotadora.

Su tarifa será fijada por el Gobierno en proporcion á las existentes. — Construccion y material á satisfaccion del Gobierno.— Cesion de terrenos públicos y expropiacion de los particulares. — Exencion de derechos para el material y de servicio militar para los empleados. — Trasporte gratis de empleados y correspondencia; tropas la mitad del precio. — Plazos, para empezar 4 meses y para concluir 6 mas.

En Marzo 20 de 1872 se le otorgó la concesion.

En 20 de Diciembre de 1872 el contratista pidió próroga, porque teniendo cuanto necesitaba ya listo, las expropiaciones le habian paralizado mal su grado la obra.

El expediente pasó á informe, en Julio 12 de 1873, de la Junta de Ingenieros, que lo evacuó el 11 de Agosto proponiendo algunas reformas en el trazo; de que se dió vista al interesado en 19 del mismo Agosto y rectificó su línea. Con la sancion de la Junta de Ingenieros (Agosto 25) en 29 del mismo mes se previno á Rey Basadre que siguiese en la línea las correcciones del plano.

Pidió el concesionario el dia 30 de Setiembre de 1875 que se nombrase ingeniero para examinar el camino y abrirlo al tráfico, y fué nombrado el 5 de Octubre D. Gerrit S. Backus.

En supremo decreto de 20 de Octubre de 1875 se mandó abrir la línea al tráfico público.

LIMA Á CHANCAY.

D. Modesto Basadre solicitó privilegio para la construccion de un ferrocarril de Lima al puerto y valle de Huacho y Huaraz, y de la ramificaciones convenientes á cualquier punto y á cualquier lado de la línea primitiva en los mismos valles, inclusive los puntos de la costa entre el Callao y Huacho. El Gobierno accedió á esta solicitud por decreto de 19 de Agosto de 1867.

Ademas de las cláusulas generales, se estipula que el ancho de la via será igual al del de las líneas de Lima al Callao y á Chorrillos. Se reconoce la facultad de crear una compañía anónima en el país ó en el extranjero, y la transferencia del derecho no puede hacerse sino con consentimiento del Gobierno. El privilegio es solo para la línea hasta Chancay y por 25 años; la propiedad pasará al Gobierno á los 99.

Los trabajos comenzarán diez y cho meses despues de la concesion (Febrero de 1869) sin que en su curso puedan suspenderse por mas de un trimestre, y terminarán hasta Chancay dos años mas tarde (Febrero de 1871,) sin que se haya exigido fianza. El máximun de la tarifa de pasajes será, por milla, cinco centavos para los de primera clase y tres centavos para la segunda. La de fletes será uno y medio centavos por milla y por quintal; y en cuanto á la del ganado no excederá del costo actual.

Esta concesion, como la de Cerro Azul á Cañete, la de Eten á Lambayeque y la de Pimentel á Chiclayo, está unida á la de construir muelles en los puntos de la costa en que tocare. A ninguna de estas empresas se le ha concedido garantía de interés sobre los capitales que inviertan.

El 21 de Julio de 1868, siendo Ministro el señor La-Fuente, se ap so hecho de este camino er e de 1867 por D. Modest de una compañía anón por D. Waldo Graña.

En 17 de Setiembre

señor García Calderon) á solicitud de D. Waldo Graña, representante de la Compañía del Ferrocarril de Lima á Chancay, se accedió á la concesion de un préstamo de £ 250.000 en bonos del empréstito de 1865, quedando por cuenta de la compañía la negociacion y servicio de amortizacion é interés. La compañía deberá construir el ferrocarril de Lima á Huacho, y sus miembros D. Nicolás Rodrigo, D. Emilio Althaus, D. José F. Canevaro, D. Miceno Espantoso y D. W. Graña serán individualmente responsables de la inversion de las £ 250,000 y del servicio de sus bonos, quedando hipotecado el ferrocarril de Lima á Chancay.

En 19 de Abril de 1870, prévio informe del ingeniero D. Gerrit S. Backus, se dispuso (por el señor Secada) abrir al tráfico la seccion de este camino hasta Ancon. La locomotora "El Caballito" la habia recorrido á razon de *treinta y seis millas* por hora.

El 28 de Agosto de 1870 el Gobierno tomó acciones en la compañía por valor de 1.300,000 soles, entregando á cuenta el saldo de la compañía por pago de la deuda anterior. El resto se entregó en efectivo.

El dia 17 de Diciembre de 1870 inauguró este ferrocarril de Lima á Chancay el Exmo. señor Coronel D. José Balta, Presidente de la República.

Hoy pertenece al Gobierno y está administrado por cuenta suya, cubriendo todos sus gastos.

CHANCAY Á CERRO DE PASCO.

En 6 de Agosto de 1870 se concedió á D. Federico Blume permiso para construir á su costa un camino de hierro entre Chancay y Cerro de Pasco.

Se le autoriza para formar una compañía anónima, siendo él personalmente responsable.

Los trabajos empezarán á los 18 meses de firmada la escritura y concluirán á los 5 años de la misma fecha.

El Gobierno concede terrenos baldíos, exencion de derechos de aduana y municipales é introduccion de trabajadores que no estarán sujetos al servicio militar.

El entreriel será de 3 piés 6 pulgadas inglesas, pudiendo aumentarse á 4 piés 8½ pulgadas.

La balija del correo será conducida gratis, y los militares y empleados en comision, así como los efectos del Gobierno, por la mitad de los precios de tarifa.

La trasmision de este contrato se hará con conocimiento del Gobierno, quien tendrá prelacion en la compra.

Los tribunales peruanos resolverán todas las cuestiones que se susciten.

Estipúlase el derecho de cruzar la línea.

En 28 de Enero de 1870 se declaró que el empresario Blume disfrutará el privilegio por 25 años, que el ancho de la via será de 2 piés 6 pulgadas y que la compra de la línea no se hará sino por mútuo acuerdo del Gobierno y del contratista.

En 28 de Marzo de 1873 Blume solicitó del Gobierno próroga para hacer el camino y se le otorgó la de tres años

Este ferrocarril parece que se quedará en proyecto, al menos bajo el actual contrato.

CHIMBOTE Á HUARAZ.

Al mismo tiempo que para la línea de Pacasmayo á Cajamarca, y por la misma resolucion, autorizó el Congreso al Ejecutivo en 8 de Noviembre de 1864, para que contratara la construccion de un ferrocarril de Santa á Huaraz con la garantía de 7 %.

Por sí y en representacion de otros se presentó entónces al Gobierno D. Juan Edmonson solicitando la concesion de esta contrata con la garantía acordada. El Gobierno resolvió en 7 de Diciembre de 1864, en iguales términos que en la propuesta para la línea de Pacasmayo á Cajamarca, designándose un año para concluir el trazo preliminar con 3,000 pesos de fianza.

Segun la opinion de los ingenieros, el ferrocarril debe partir del Ferrol, punto generalmente designado como el del puerto mas abrigado, defendido y hermoso que puede hallarse en nuestra costa; seguirá por la pampa de Chimbote; cortará la cordillera por Macata y el Temple; pasará por el valle de Santa, tocando en los pueblos de Mato y Caraz, donde atravesará el rio; é irá por Yungay, Mancos, Carubaz y Tarica hasta Huaraz.

El Congreso Constituyente de 1867 autorizó al Ejecutivo, por resolucion de 10 de Julio, para que á la mayor brevedad posible haga continuar los estudios científicos de esta línea; el Ejecutivo se apresuró á poner el cúmplase á la resolucion.

Por decreto de 18 de Noviembre do 1868 considerando que habiéndose hecho por la compañía que representa D. Juan Edmonson, el estudio preliminar del ferrocarril que partiendo del pueblo de Chimbote llegue á la ciudad de Huaraz, en virtud de la autorizacion que se le concedió por supremo decreto de 7 de Diciembre de 1864; y resultando de esos estudios y del informe del ingeniero D. Estévan S. Crosby que el camino es practicable y de grandes y positivos resultados para la industria y comercio en todo el departamento de Ancachs, por los muchos y valiosos productos que tiene en minerales y otros artículos para la exportacion: de conformidad con el dictámen del señor fiscal—quien reproduce el informe de la Direccion de Obras Públicas—se dispuso proceder al trazo definitivo, nombrando el empresario un ingeniero con sus ayudantes para que en union del ingeniero del Gobierno procediesen á trazar el plano definitivo, conforme al decreto de 7 de Diciembre de 1864.

En 17 de Febrero de 1869 se reconoció á D. Enrique Meiggs como cesionario de los estudios.

D. Enrique Meiggs nombró al ingeniero D. E. Malinowski y el Gobierno á D. José Hindle para efectuar los definitivos.

Se mandó sacar á remate este camino, en aviso del 15 de Febrero de 1871, señalándose el 15 de Abril para recibir las propuestas.

No produjo mas efecto la convocatoria sino la presentacion de D. José Bianchi que se comprometió á hacer el camino por 36.000,000 de soles: oferta que si bien rebajaba dos millones á la cifra del presupuesto, pasó por excesiva á los ojos del Gobierno.

En 6 de Junio D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano propusieron construir la via férrea por 33.500,000 soles, solicitando que se admitiese su propuesta si en un plazo dado no se presentaba ninguno á mejorarla. El Gobierno dispuso en 9 de Junio admitirla, pero con la reserva (cláusula 30) de que dentro de 60 dias pudiera ser mejorada; en cuyo caso la pospondria á otra mejor en precio. El 8 de Agosto se presentaron como postores Montero Hermanos por 33.000,000 de soles, Tomas La Chambre y Cª por 32.500,000, y D. Cipriano Correa y socios por 25.450,000.

La enorme diferencia que se echaba de ver en la última proposicion comparada con las demas, indujo al Ministro (señor Santa María) á ordenar el 16 de Agosto la rectificacion del presupuesto; pero una comision de ingenieros lo encontró exacto, con cortas diferencias, y entonces se citó á otro remate, bajo las dos bases de via ancha y via angosta (Setiembre 16 de 1871.)

Concurrieron los señores Valdeavellano y Derteano pidiendo por la 1ª 33.250,000 soles y 24.750,000 por la segunda. Los señores Correa y socios propusieron construir la via angosta por 24.950,000.

Con estas proposiciones á la vista y oidas las juntas de ingenieros y comerciantes, se resolvió en 24 de Octubre aceptar la de Valdeavellano y Derteano, á condicion de empezar el trabajo 30 dias despues de firmada la contrata y terminarlo en 6 años, so pena de recision por una suspension de cuatro meses. Garantizan la obra por dos años; la entregarán por secciones, dando el muelle con la segunda seccion; podran usar del puerto de Chimbote en los desembarcos para la obra, con exencion de derechos y los demas privilegios que á la fecha son comunes á todo ferrocarril. — Precio 24.000,000 pagaderos á razon de 5 soles la libra en proporcion á los trabajos hechos, y con un adelanto de 4.500,000 para las compras y pago de facturas de Chile, San Francisco y Lima. El contrato señala la suma de 30,000 soles como multa de los empresarios en cada mes que excedan el plazo prefijado, ó como prima si á dicho plazo se adelantaren.

Este contrato no fué aceptado por los favorecidos en él, quienes propusieron en su lugar á D. Enrique Meiggs, con el cual definitivamente se hizo en 9 de Noviembre de 1871. Está el camino sin concluir por falta de fondos.

HUACHO Á HUARAZ.

En 14 de Febrero de 1871, siendo Ministro el señor coronel Santa Maria y teniendo en consideracion que es de gran utilidad para el desarrollo del comercio y para establecer sólidamente la unidad política de la República, ligar la capital á las provincias por medio de vias férreas: que el importante Departamento de Ancachs ha sido objeto de estudios mandados hacer por el Gobierno para la canstruccion de un ferrocarril que facilite su tráfico y la exportacion de sus valiosos productos: que ese fin podria obtenerse con mejores frutos, si se uniese, por una línea férrea, la capital de aquel departamento con la ciudad de Lima, llamada á ser el centro de una red de ferrocarriles que la unan á los diversos puntos de la República; que estando construido el ferrocarril de Lima á Chancay y en via de construccion el de Chancay á Huacho, debe examinarse la conveniencia de prolongar este camino hasta la ciudad de Huaraz; se resolvió que se procediera á hacer los estudios de un ferrocarril de Huacho á Huaraz pasando por Pativilca ó Sayan, para que en vista de ellos pueda el Gobierno apreciar la facilidad y conveniencia de esa via, y adoptar la que sea mas ventajosa á los intereses fiscales y al desarrollo de la riqueza pública. En el presupuesto del bienio se consideró la cantidad de 20,000 soles para atender á los gastos que demandaban dichos estudios.

En Febrero 17 de 1871 se nombró una comision compuesta de los ingenieros de Estado D. Eduardo Havich y D. Henry Winteringham, para que inmediatamente procedan á hacer los estudios del ferrocarril, entregándose á dicha comision por la Caja fiscal de Lima, la suma de 5,000 soles mensuales hasta el completo de los 20,000 soles asignados para los gastos que ocasionen los referidos estudios.

HUACHO Á PUENTE COCHAS.

El 23 de Abril de 1869, siendo Ministro el señor Ferreyros, se autorizó á D. José Amancio Castillo para hacer los estudios de la via férrea de Huacho á Puente Cochas en el rio Barranca y de este punto por la quebrada de Llaclla ú otra mejor senda que pase por los llanos de Sampa, hasta la villa de Recuay; "en los mismos términos que á D. Enrique Meiggs," dice el decreto, por no repetir que el costo de los estudios se considerará como parte del precio si el empresario no varía; pero se

rá pagado al que lo desembolsa, si otro hace el contrato.

Aun cuando el asunto no pasó á mas, es evidente que la idea germinará despues, porque promete buenos resultados.

HUACHO Á LAMBAYEQUE.

En 22 de Enero de 1869, siendo Ministro el Dr. Galvez, se autorizó á D. Andres Alvarez Calderon para hacer los estudios preliminarés de un ferrocarril de Huacho á Lambayeque, en los mismos términos que por resolucion de 21 de Setiembre de 1868 se señalaron á D. Enrique Meiggs para los estudios del ferrocarril de la Oroya.

No ha presentado los estudios.

LAMBAYEQUE Á MOTUPE.

En 25 de Enero de 1871 se autorizó á D. Mariano Pastor Sevilla para estudiar un ferrocarril que saliendo de Lambayeque ó Ferriñafe, pase por los pueblos de Mochumí, Illimo, Pacora, Jayanca y Motupe; á condicion de que si no resultase él rematador, le pague el precio de los estudios quien remate la construccion del camino.

PISCO Á LIMA Y PACASMAYO Á LAMBAYEQUE.

(Propuesta de Meiggs Bates y Cª)

Cuando á principios de 1864 regresó á la capital la comision que acababa de efectuar el trazo preliminar del ferrocarril de Lima hasta la Oroya, mandó el Gobierno que, organizada como estaba, pasara á efectuar los estudios necesarios para una línea de Pisco á Lima.

Dichos estudios tuvieron lugar, y el ingeniero D. Gerrit S Backus presentó terminado, poco despues, el trazo preliminar, aunque no el presupuesto. Este trazo se encuentra en el archivo de Obras Públicas.

D. Enrique Meiggs, empresario del ferrocarril de Valparaiso á Santiago, y de Santiago á Talca, en Chile, se dirigió á S. E. el 12 de Diciembre de 1865, desde aquella capital, manifestándole que D. Francisco de Paula Vicuña, venia al Perú con ámplios poderes de su parte para contratar la construccion de los ferrocarriles que el Gobierno proyectara en la República. El Gobierno contestó á este aviso invitando á Meiggs á que se trasladase en persona á la capital.

A nombre de Meiggs, asociado á Bates y Cª, se sometió despues á la consideracion del Gobierno, con fecha 10 de Abril de 1867, una propuesta en que se promete construir por contrata ó por administracion, los ferrocarriles siguientes:

De Mejía á Arequipa, por..	S.	7.800,000
De Pisco á Lima.....	"	8.200,000
De Pacasmayo á Lambayeque	"	3.000,000
	S.	19.000,000

Esta propuesta se halla mancomunada con la de construir al propio tiempo muelles de hierro en

Paita (para atracar buques) por	S.	200,000
Pacasmayo	"	250,000
Huaman	"	200,000
Chala (hierro y piedra en jaula).....	"	100,000
Ilo.....	"	100,000
Iquique.....	"	150,000
	S.	1.000,000

Los solicitantes hacen presente que realizándose este conjunto de obras, no se necesitarian ya muelles en Pimentel, Cerro Azul ni Tambo de Mora, y que construidos los que indican, no quedaria departamento ni provincia en toda la costa sin su puerto con muelle cómodo y seguro, cuyos materiales y construccion serian iguales ó superiores al muelle que existe en Pisco.

El ancho del ferrocarril de Mejía á Arequipa será el 3½ piés. y los rieles de 40 libras por yarda lineal.

Las líneas de Pisco á Lima y de Pacasmayo á Lambayeque tendrán el ancho de 4 piés 8 pulgadas (1 m. 9 cs.) y la construccion será igual ó mejor á la establecida entre Lima y Chorrillos.

En concepto de los proponentes bastaria el término de cuatro años para ejecutar todas estas obras.

La propuesta indica que el capital necesario puede sacarse del fondo del empréstito de 1865 reservado para obras públicas, gastando solo la suma de diez ó doce millones en efectivo y consiguiendo el resto por medio de una hipoteca de los mismos ferrocarriles y muelles con sus entradas, una vez invertida la mitad del costo total presupuestado.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas informó en 7 de Mayo de 1867 haciendo notar que el ancho de solo 3½ piés proyectado en la propuesta para el ferrocarril de Arequipa, se separa del sistema de construccion conocido hasta ahora en el país; pero manifestó que era muy conveniente el que dicho sistema, implantado en otros países, se ensayara en el Perú adoptándolo para la indicada línea. En cuanto á la propuesta misma, pidió que Meiggs Bates y Cª hicieran las especificaciones que en ella ofrecian y que determináran la fianza de que hablaban.

Meiggs Bates y Cª, se apresuraron á trasmitir al Gobierno, el 12 de Junio de 1867, esas especificaciones, limitándose á solo los ferrocarriles de Pisco á Lima y de Mejía á Arequipa. Dichas especificaciones se refieren únicamente á la cantidad y clase de carros, y á las estaciones, estanques y demas elementos de explotacion de ambas líneas.

Los trazos finales estarán terminados en cuatro meses, y la primera construccion

que se llevará á cabo será la de Pisco á Lima.

Exigen, además, que el Gobierno deposite en Lóndres diez millones de pesos de los bonos reservados del 65, dando órden inmediata de que por lo pronto se realicen tres millones. El Gobierno nombrará un ingeniero para que vigile los trabajos y examine los pedidos que hagan al extranjero por determinacion del de la empresa, resolviéndose las diferencias por un tercero. Los empresarios girarán por el valor de estos pedidos á cargo de la casa depositaria, á treinta dias vista, cuando la factura de remision haya llegado á Lima y con el Visto Bueno del Ministerio de Hacienda. Como fianza proponen la retencion en la casa depositaria de un 5 % sobre el valor de cada factura. En caso de que el Gobierno prefiera el encargarlos de estas obras por administracion, exigen tambien una comision de 5 %.

Este expediente quedó en sustanciacion.

PISCO A LIMA Y A PACASMAYO.

Muy respetables casas de esta capital elevaron al Gobierno, en 26 de Setiembre de 1867, una propuesta con un conjunto de bases preliminares para encargarse de la construccion de un ferrocarril litoral, que partiendo de Pisco se dirija á Lima, siga hácia el Norte, cruce el departamento de Ancachs y vaya hasta Pacasmayo. Los peticionarios manifiestan la inmensa importancia de esta obra, haciendo presente que el ferrocarril recorreria toda la porcion del territorio mas industrioso y productor del Perú y pondria en contacto los tres centros de poblacion mas importantes, no solo entre sí, sino con todos los puntos de consumo.

El costo del camino será, segun los proponentes, de solo 20 á 25.000,000 de pesos. Sugieren al Gobierno la idea de designar especialmente un depósito secundario de guano para el servicio del empréstito de 1865 y creen que, alejando así todo temor de una próxima conclusion del guano, se podrán colocar los bonos reservados al 80 %. Piden diez millones efectivos en estos bonos, por via de préstamo, al interés anual de 5 %, y se comprometen á agregar por lo menos, cinco millones de capital nacional, procurando alcanzar hasta diez, para lo cual se formará en el país una compañía, por suscricion, con acciones de á cien soles; el resto del capital necesario lo tomarán en Europa con un interés fijo y una amortizacion lenta.

La empresa gozará de privilegio exclusivo por 25 años, y comenzará los trabajos un año despues de firmada la contrata, terminándolos en un plazo que se señalará entonces.

Con los productos netos de la línea, una vez en via de explotacion, se pagarán los intereses del capital, de la manera siguiente: al empréstito levantado en Europa el 7 % y su fondo de amortizacion, indeterminado aun; á cinco millones del capital nacional el 9 %; y con el resto se reembolsará al Gobierno el capital que presta y sus intereses á razon del 5 %.

Bastará, pues, que esta línea produzca el 8 % para que pueda llenar todos sus compromisos.

Firman esta propuesta los siguientes capitalistas: Cotes y Althaus, Delgado Hermanos é Hijos, Pedro Denegri, J. de La Riva Agüero, Pablo de Vivero, José Mansueto Canaval, T. B. Goyburo, Ramon Aspillaga, J. Domingo Castañeda, Nicolas Rodrigo, José Canevaro é Hijos, Miceno Espantoso, José Vicente Oyague y Valdeavellano y Cª

Esta propuesta se quedó, como otras, en curso de sustanciacion.

ETEN A FERRIÑAFE.

A solicitud de D. José A. Garcia y Garcia se le concedió en 3 de Julio de 1867, privilegio para establecer una línea férrea del puerto de Eten á Chiclayo, pasando por Monsefú, y autorizacion para extenderla hasta Lambayeque, con las ramificaciones convenientes, hasta cinco leguas de la misma línea.

Además de las cláusulas generales, esta contrata estipula la facultad de crear dentro ó fuera del país una sociedad que tendrá siempre el carácter de nacional. El privilegio es por veinticinco años, y la propiedad pasará al Gobierno á los noventa y nueve. No hay garantía por parte del Estado.

Esta es la única contrata en que no se ha fijado el ancho de la via; pero se han exigido la solidez y demas condiciones de los Estados Unidos y Europa.

El costo del pasaje de 2ª clase será de cinco centavos por milla y el de 2ª de tres centavos: la tarifa de fletes se establecerá despues con acuerdo del Gobierno sin que pueda exceder de los precios actuales.

Los trabajos deben comenzar dos años despues de la concesion (Julio de 1869,) y terminar en cuatro mas (Julio de 1873,) sin que se haya exigido fianza.

La empresa solicitó posteriormente del Gobierno que se declarara tambien privilegiada la prolongacion de la línea de Lambayeque á Ferriñafe, bajo las mismas condiciones. El Gobierno accedió á esta solicitud por resolucion de 19 de Agosto de 1867.

Intentó competencia contra los privilegios de esta línea el concesionario de la de Pimentel; mas por decretos supremos de 19 de Setiembre de 1867 y 13 de Julio de 1868 se declaró de mejor derecho el privilegio de Eten, quedando así terminada la cuestion.

Por suprema resolucion de 19 de Octubre de 1867, se concedió permiso al contratista Garcia y Garcia, para trasferir la empresa á una sociedad organizada en es-

ta capital y compuesta de los señores Cotes y Althaus, Delgado Hermanos é Hijos, Tomas La Chambre y Cª—la cual se reorganizó en Junio 30 de 1871.

Esta línea, que se encuentra ya en explotacion, gracias á la inteligencia y esfuerzos de su promotor el señor D. José Antonio Garcia y Garcia, no ha ofrecido novedad legal sino la citada del conflicto que presentaba D. Juan Cossío. Con motivo de esta controversia dispuso el Ministro señor Ferreyros que "á fin de evitar retardos en la construccion de las vias férreas, se resuelve por *punto general* que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa de 1 ℘ mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no la comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en sus respectivas contratas." Resolucion que de paso sea dicho, no se ha llevado á cabo en ningun caso, pues cada contrato ha establecido sus respectivas multas y penas para la falta de cumplimiento.

A otra regla general dió motivo el expediente de Eten — sobre presentacion de planos. Por no repetirla, que es larga, véase la pág. 253 del 1.er tomo.

Todavia fué en este expediente que se dispuso como regla general que no pudiera impedirse el cruzamiento de dos líneas (Julio 20—1867, pág. 230 t. 1)—regla que se aplicó luego (pág. 254) al ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Es notable, por otra parte, que á esta línea se le negase en Febrero de 1871 la exencion de derecho de muellaje, antes y despues otorgada á varias otras líneas, si bien se le concedió no pagar derecho de timbres, y en cuanto á los de aduana, se mandó que se le devolviesen los que habia pagado por introduccion de efectos.

En 28 de Marzo de 1874 se permitió el uso público general de este ferrocarril despues de dos concesiones parciales en el mismo sentido.

El ferrocarril de Eten es, entre los nuevos, el que menos primacías y privilegios ha obtenido del Gobierno y se sostiene, si bien hoy con las dificultades de todas las empresas de la época, con sus propios recursos, siendo evidente que es, y cada dia lo será mas, una empresa de primer órden.

La obra cuesta mas de dos millones de soles.—El muelle setecientos mil. Es del sistema Mitchell.

PIMENTEL A CHICLAYO.

Por decreto de 3 de Julio de 1867 se concedió á D. Juan Cossio, privilegio para construir un ferrocarril de Pimentel á Chichayo y autorizacion para extenderlo hasta Lambayeque, con las ramificaciones convenientes.

En esta concesion no se ha expresado terminantemente la facultad de crear una sociedad para la empresa. Además de las cláusulas generales, se estipuló que el privilegio es por veinticinco años y la propiedad del Estado comienza trascurridos noventa y nueve años. No hay garantía por parte de este. El ancho de la via será de un metro setenta centímetros. La tarifa es de 5 centavos para el pasaje de primera clase, y 3 centavos para el de segunda, por cada milla. La de flete se fijará de acuerdo con el Gobierno, sin que pueda exceder del mínimo del precio corriente. Los trabajos deberán comenzar dos años despues de la concesion (Julio de 1869,) y estar terminados hasta Chiclayo en cuatro años mas (Julio de 1873,) y hasta Lambayeque año y medio mas tarde (Enero de 1875,) sin que se haya exigido fianza. (*)

Esta empresa reclamó contra el privilegio concedido á la de Eten, Chiclayo y Lambayeque para la prolongacion desde Lambayeque á Ferriñafe, alegando que ese privilegio atacaba sus derechos. Oido el fiscal administrativo, el Gobierno declaró sin lugar dicha reclamacion, fundándose en que la única parte en que eran exclusivos los derechos de la empresa reclamante, era en la línea de Pimentel á Chiclayo.

El 7 de Julio de 1868 se decretó (Ministro el señor La Fuente) que siendo gratuita y sin gravámen para el Estado la concesion hecha en 3 de Julio de 1867 á D. Juan Cossio para construir este ferrocarril, se accedia á su solicitud sobre que el entreriel de la via sea igual al del camino de Chorrillos; que la línea pueda extenderse hasta Ferriñafe y partir de Pimentel ú otro punto litoral desde Eten; que el tiempo para concluir la obra sea de dos años hasta Chiclayo, y hasta Ferriñafe cuatro, contados desde la fecha de este decreto.

En 26 de Noviembre de 1870 (Ministro el señor Santa María) se concedió á don Juan Cossio, bajo las mismas bases de su contrato, una ramificacion de Chiclayo á Pátapo, pasando por varias haciendas.

En 4 de Marzo de 1872, como quiera que D. Juan Cossio no hubiese hecho uso de su concesion, se le revocó el privilegio, reasumiendo el Gobierno el derecho de hacer las concesiones que tuviese por conveniente.

El 22 del mismo mes apareció un supremo decreto aceptando la propuesta de D. José Muro para hacer de su cuenta y costo y con privilegio un ferrocarril de via

(*) Aunque el Ejecutivo habia concedido antes la construccion del ferrocarril de Chiclayo á Lambayeque, encuentro que en 13 de Noviembre de 1868 mandó el Gobierno, siendo Ministro de Obras Públicas el Dr. Galvez, que el ingeniero D. Mario Alleon, tan luego como se desocupase en el valle de Carabaylio, marchara á Chiclayo con el objeto de hacer los estudios del camino de fierro entre dicha provincia y la de Lambayeque.

En 30 de Diciembre se habilitó con fondos al ingeniero para desempeñar su comision que no dió resultado, quedando comprendido el trayecto en la concesion del ferrocarril de Eten á Ferriñafe.

angosta entre Pimentel y Chiclayo, con simple permiso para ramificaciones, sin tocar los derechos del ferrocarril de Eten. Concediósele ademas la construccion de un muelle en Pimentel y propiedad perpétua de la línea, terrenos vendidos á censo redimible, plazo de 18 meses, exenciones hasta de muellaje, en cambio de conduccion gratuita de todo lo perteneciente al Gobierno, menos las cargas que pagarán medio flete.

En Julio 17 de 1872 se amplió el privilegio de esta empresa á todo lo que la de Eten no tenia de antemano concedido; pero estando á lo positivo, resúlta que hasta la fecha (1876) no hay hecho y en explotacion desde Diciembre 23 de 1873 sino el trayecto de Pimentel á Chiclayo y terraplenes que con el abandono se van deteriorando diariamente.

TRUJILLO Á ETEN.

En 28 de Agosto de 1869 (Ministro señor Velarde) se autorizó á D. Antonio Garatea para verificar por su cuenta los estudios de una via férrea de la ciudad de Trujillo al distrito de Eten, con la condicion usual de que solo en caso de que otra persona haga el rémate, tendrá derecho el solicitante á hacerse pagar los gastos de estudio por el rematador.

En 18 de Febrero de 1870 se concedió al señor Garatea, por equidad, el improrogable término de 50 dias para presentar los estudios referidos (Ministro el señor Secada.)

El 11 de Agosto se declaró sin lugar la solicitud de D. Antonio Garatea para que se le abonase el costo de los estudios, pues el Gobierno jamas se obligó á pagárselos; pero entiendo que posteriormente el Gobierno se hizo de esos estudios para promover el expediente, que no ha dado paso.

TRUJILLO A GARITA DE MOCHE.

El 26 de Enero de 1870, siendo Ministro el señor Secada, se admitió la propuesta de D. Ricardo H. Hartley y D. Miguel O'Donovan y Cª para verificar los estudios de un camino de hierro y de mocion á vapor desde el lugar denominado Garita de Moche hasta la ciudad de Trujillo; el costo sería de su cuenta en caso de rematar el camino, y de no, materia de arreglo con los rematadores.

No puedo decir si los concesionarios cumplieron ó no su promesa, ó si el señor Ministro creyó de tanto interés el asunto que en Febrero 7 del mismo año al mandar al ingeniero Sieber que formase el plano de una poblacion en la Garita de Moche, le ordenó que practicase el estudio preliminar y definitivo de un ferrocarril que partiendo de dicha Garita fuese á rematar á Trujillo.

Ello es al cabo que el asunto ha quedado en olvido enteramente.

SALAVERRY A TRUJILLO.

El 27 de Abril de 1870 se concedió á D. Juan M. Ugarte la construccion y explotacion de un ferrocarril entre el puerto de Salaverry, antes Moche, y la ciudad de Trujillo.

Son condiciones del contrato:

Privilegio por 25 años, sin remuneracion alguna, mas pudiendo emitir acciones de 150 soles en la ciudad de Trujillo hasta la suma de 170,000 soles, en que se calcula la mitad del precio.—Propiedad por 75 años, que luego pasará al Gobierno.—Obligacion de dejar cruzar la via. — Ancho de esta 4 piés 8½ pulgadas, medida inglesa.—Terrenos del Estado gratis. — Principio de la obra, dos meses despues de escriturada, so pena de caducidad, sin necesidad de intervencion judicial y una multa de 2,000 soles.—Concluirá á los dos años, ó de no, pagará 2,000 soles de multa cada mes.—Exímese á la empresa del pago de derechos de aduana y á sus trabajadores de todo servicio militar.—La transferencia del contrato es potestativa, con tal de avisarlo al Gobierno.—La empresa solicitó el cambio del ancho de la via, proponiendo 3 piés 6 pulgadas en vez de los 4 piés 8½ pulgadas del contrato; pero en 4 de Junio se declaró sin lugar la solicitud.

No cumplió al pié de la letra D. Juan Manuel Ugarte su contrato y el Gobierno en 17 de Octubre de 1870, lo declaró nulo y al contratista incurso en la multa de 2,000 soles que voluntariamente se habia impuesto.

Mas habiendo avisado el prefecto de la Libertad que el empresario habia remitido ya gran cantidad de materiales, al mismo tiempo que el prefecto de Trujillo avisaba por telégrafo que se habia dado principio a los terraplenes—el 26 de Octubre se mandaron suspender los efectos del decreto del 17 y el señor Ugarte continuó la construccion del camino con la mayor energía y actividad. Habia ya seis millas de terraplen; los durmientes estaban navegando, lo mismo que los rieles, y la madera del puente se hallaba lista para su embarque.

La última inundacion (en Marzo 16, 17 y 18 de 1871) causó perjuicio á las comunicaciones, porque la avenida se llevó el puente. La obrá proseguia sin embargo.

Así las cosas, el 6 de Mayo de 1871 se contrató con los empresarios del ferrocarril de Malabrigo á Ascope la construccion del camino de Salaverry á Chocope, pasando por Trujillo, con ramificaciones en Chocope, Paijan y Ascope. prestándole 1 500,000 en bonos de ferro- -n- diciones de seguridad.— 2 p. 6 p.—Privilegio por condiciones que se modif Mayo, concediendo privil mificaciones, 50 años, der entrega del ferrocarril e años de propie

En Setiembre se mandó que los empresarios otorgasen la escritura.

El 12 de Octubre se señaló el plazo para empezar los trabajos.

El dia 11 de Enero de 1872 se aceptó la propuesta de los empresarios para que se hagan por cuenta del Gobierno el muelle, malecon y dique de Salaverry. En cuya virtud se mandaron á sacar á remate dichas obras señalándose el dia 16 de Febrero de 1873 para oir proposiciones.

Fueron desechadas estas el 15 y el 21 de Mayo sucesivamente y

El 3 de Julio se aceptó la propuesta de D. Pedro T. Larrañaga para construir el ferrocarril y muelle de Salaverry.

Siendo condiciones que el ferrocarril irá de Salaverry á Chocope pasando por Trujillo con ramificaciones á Paijan y Ascope y un ramal de Trujillo al Pedregal. El muelle, malecon y dique en Salaverry corren de cuenta de la empresa y todos los trabajos deberian concluir á los diez y seis meses de firmada la escritura, garantizando su uso por dos años, recibiéndola por secciones; terrenos gratuitos y multa de treinta mil soles por cada mes de atraso.

Precio de la contrata S. 3.400,000 en efectivo, pagaderos del último empréstito, dejando en depósito el 10 % como garantía y afianzando la obra con la suma de S. 200,000, de la cual se pagarian 90,736. 25 á la extinguida empresa del ferrocarril de Trujillo.

En 1875 y Julio 23 se modificó este contrato, bajo el cual el señor Larrañaga ha construido el ferrocarril traficado hoy en su mayor parte y con la esperanza segura de que será entregado todo entero al público antes que termine la actual administracion.

TRUJILLO Á CAJAMARCA.

El 10 de Febrero de 1870 se nombró al ingeniero don José Hindle para verificar el estudio preliminar y definitivo, levantar los trazos, planos, perfiles y formar el presupuesto de una via férrea que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en la de Cajamarca, pasando por las inmediaciones de Otusco, Huamachuco y los demas valles y minerales que sea conveniente atravesar.

En 27 de Mayo de 1870, por cuanto el señor Hindle estaba terminando los estudios del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, se designó para sustituirlo en los del de Trujillo al ingeniero don Pedro Sieber y se le mandó abonar 5,000 soles mensuales por el término de ocho meses, con órden de dar cuenta de su inversion.

Por decreto de 3 de Marzo de 1871 fué aceptada la propuesta hecha por don Vicente Gonzalez Pinillos, para verificar los estudios que se mandaron practicar al ingeniero Sieber, á condicion de que los presentaria terminados dentro de seis meses de la fecha.

Finalmente en 15 de Febrero del mismo año, el ingeniero don Pedro Sieber, encargado de los trabajos empezados á fines de Agosto último, da cuenta de los progresos que ha hecho en una tarea harto penosa.

PACASMAYO Y CAJAMARCA.

Por ley especial de 8 de Noviembre de 1864, autorizó el Congreso al Ejecutivo para contratar la construccion de un ferrocarril entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, con la garantía de 7 por ciento, debiendo llenar préviamente ciertas condiciones relativas al trazo de la línea.

Por la misma ley se hizo extensiva la garantía del 7 por ciento á todos los ferrocarriles que se proyectaren en el Perú, una vez que se demostrare su utilidad y practicabilidad.

Pocos dias despues se presentó al Gobierno, como contratista, con la base de la garantía indicada, para el de Pacasmayo á Cajamarca, don José S. Santistevan.

La Direccion de Obras Públicas, cuyo dictámen se pidió, habia fijado ya, con motivo de otra propuesta para una línea del Cerro á Pasco, las reglas con que debia procederse para otorgar la garantía del 7 por ciento á todas las empresas que la solicitasen, y las indispensables para asegurar la uniformidad y eficacia de los estudios científicos que se practicáran en ese y en todos los casos semejantes.

De acuerdo con el dictámen de la Direccion de Obras Públicas y con dichas reglas, el Ejecutivo autorizó, por decreto de 7 de Diciembre de 1864 para hacer el trazo preliminar á Santistevan, quien se comprometió á concluir en diez y ocho meses mas, con una fianza de 6,000 pesos. El Gobierno no renunció al derecho de admitir otras contratas definitivas mas ventajosas que la suya, salvo una indemnizacion por los gastos que hubiera hecho para los estudios autorizados.

El ingeniero don Reinaldo Burnet hizo un simple reconocimiento de exploracion para designar la direccion que el camino debia seguir; pero no el trazo preliminar. La practicabilidad de la via no era dudosa, y el costo se habia calculado, en globo, en diez millones de pesos.

Por resolucion del Congreso Constituyente de 10 de Julio de 1867, sancionada por el Gobierno, fué este autorizado, para disponer que se terminen cuanto antes los estudios de esta línea.

El 1° de Julio de 1863, se mandó pagar á los ingenieros don Pedro Marzo y don José Hindle los sueldos de Julio y Agosto para que por el vapor inmediato pasasen á Pacasmayo, á fin de ocuparse en el estudio del trazo preliminar de un ferrocarril entre dicho puerto y la ciudad de Cajamarca.

El señor Galvez, por órden de S. E., señaló en 22 de Marzo de 1869 el término de cien dias para admitir propuestas, acom-

pañadas de una garantía de 500,000 soles y bajo condiciones que se publicaron; á cuya noticia recibida el 3 de Abril por medio de *El Peruano* en Cajamarca, hubo general regocijo, músicas, bando y paseo cívico, segun oficio del prefecto fecha 3 de Abril.

El plazo de cien dias fué en 26 de Junio prorogado quince mas, que vencian el 15 de Julio—

En cuya fecha propuso don Enrique Meiggs la construccion del camino; mas como no hubiese otra propuesta, húbose de posponer el remate cincuenta dias mas, ó hasta el 25 de Setiembre, segun consta de la resolucion de 3 de Agosto firmada por el señor Ministro Velarde.

El 28 de Julio, reunido el vecindario de Cajamarca en la plaza de armas, con motivo de la fiesta nacional del dia, se leyó la propuesta de don Enrique Meiggs, y se acordó "significar su inmensa gratitud al ilustre y progresista señor coronel don José Balta, Presidente Constitucional de la República, bajo cuya administracion se ha iniciado y se promete llevar á cabo la grandiosa obra que depara á todo el Norte una era de progreso y de bienandanza."

El 12 de Octubre, habiendo la comision de ingenieros expedido el informe ordenado por decreto de 30 de Setiembre último, se mandó pasar el expediente á una junta de comerciantes, compuesta de los señores don Julian Zaracondegui, don José Francisco Canevaro y don Alfredo Wohl, para formular el proyecto de contrato.

Este expediente no dió resultados; pero sí el contrato por secciones, á saber:

La de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe.

La del Cerro de Calasñique á la Viña y Magdalena.

Ambos contratos han sido hechos con don Enrique Meiggs.

La última disposicion gubernativa con relacion á este camino ha sido el nombramiento del ingeniero de Estado don José Hindle para inspector de los trabajos hasta la Magdalena. (Fecha, Enero 24 de 1871.)

En cuanto al público, recibió con general regocijo la noticia del contrato de Calasñique á la Magdalena, como se ve en la seccion correspondiente.

El señor Coronel don Juan Francisco Balta, Ministro de Guerra y Marina puso, en representacion del Excmo. señor Presidente de la República, la primera piedra del ferrocarril de Pacasmayo en Febrero de 1871.

PACASMAYO Á SAN PEDRO DE LLOC Y GUADALUPE.

El 8 de Marzo de 1870 se dispuso admitir por el término de 30 dias propuestas cerradas para la construccion de esta línea, debiendo acompañárselas con una garantía de 100,000 soles. El plazo vencia el jueves 7 de Abril, y en 29 de Marzo se amplió el primer decreto permitiendo que se hicieran propuestas para la construccion de la obra por empresa particular.

Siete licitadores se presentaron el dia señalado haciendo diez propuestas, á saber:

Dockendorff y Cª por.....	S. 1.699,000
Gregorio Perez y Cª... ..	„ 1.900,000
José Antonio Garcia y Garcia.....	„ 2.000,000
Alejandro Prentice y Cª...	„ 2.092,000
Ricardo O'Donovan y Cª en bonos al 8 % 3.000,000 ó en efectivo.....	„ 2.400,000
Rafael Barbé.....	„ 2.500,000
El mismo.....	„ 2.800,000
Teodoro Christian 5.300,000 en bonos al 8 % ó en efectivo.....	„ 3.040,000

En 1º de Mayo abrió concepto la comision de ingenieros, compuesta de los señores Backus, Hohagen y Morris. El 26 informaron los comerciantes don J. S. Tejeda, don José Vicente Oyague y don J. de la Riva Agüero.

Con estos precedentes y el parecer fiscal, se aceptó el 5 de Julio de 1870 (siendo Ministro el señor Coronel Santa María) la propuesta de don Rafael Barbé para la construccion del ferrocarril y un muelle.

Los trabajos empezarán á los cuatro meses y terminarán á los dos años de la fecha de la escritura.—La empresa tendrá la exclusiva por 25 años, garantía del 7 % sobre el capital que se emplee en las obras ó sean 2.700,000 soles. El concesionario formará una Compañía del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, ofreciendo al público por 90 dias el 10 % del capital.—Desde que la línea produzca un interés de 10 %, el exceso se aplicará al reembolso del Estado y si produce 7 % en dos años seguidos, cesará la garantía.—El negocio es trasmisible con conocimiento del Gobierno.—El uso del camino le durará 90 años á la compañía y luego pasará á ser propiedad de la nacion.—No se pagarán derechos de aduana por los efectos para la obra.—El correo, la tropa y los empleados en comision serán trasportados gratuitamente.—Caso de construir otro camino en conexion con este, no habrá derecho á cobrarle sino la mitad de los fletes ó el nuevo podrá construir una línea provisional para el trasporte.—Se reconoce el derecho de cruzar las líneas.

El 2 de Agosto se concedió á don Rafael Barbé licencia para trasmitir el contrato anterior á don Andrés Zapata y don José Gregorio Garcia, los cuales lo traspasaron á don Enrique Meiggs.

MALABRIGO Á ASCOPE.

Siendo Ministro de Obras Públicas ñor Velarde, se aceptó el 26 de Agu 1869 la propuesta de don José Gi

Garcia para establecer un ferrocarril de Malabrigo á Ascope por la via de Paijan y Chocope.

El Gobierno no presta garantía ninguna á la empresa.—Le da privilegio exclusivo por 25 años, terrenos baldíos, exencion de servicio militar y de derechos de aduana, el de construir un muelle en Malabrigo, donde cobrará muellaje segun tarifa aprobada, y facultad para establecer ramificaciones sin ningun privilegio.

El trabajo empezará dentro de un año contado desde la fecha de la escritura, y la obra se hallará explotable en dos años, so pena de la cancelacion de la escritura.

Fenecido el privilegio, la empresa conservará la propiedad del camino 25 años, y luego pasará al Gobierno. En 10 de Setiembre se prorogó este plazo á 65 años.

El camino está sin hacer; lo último que de él oficialmente se sabe es que el 30 de Enero de 1871 se le concedieron á la empresa seis meses de próroga, contados desde el 23 de Octubre de 1870, para cumplir su compromiso.

El dia 2 de Marzo de 1871 se dió por organizada una compañía anónima, cuyo directorio se compone de los señores don Bernardo C. Canevaro, don José Amancio Castillo, don Felipe Barreda y Osma, don José Gregorio Garcia y el gerente don Emilio Piérola para construir el camino.

En este capítulo no puede pasarse por alto que en 13 de Octubre de 1870 el Gobierno concedió á don Eulogio Higueras permiso para establecer en Malabrigo un aparato de locomocion aérea.

PAITA Á PIURA.

En 10 de Enero de 1870, se comisionó al ingeniero don Ernesto Thomas para estudiar la ruta del puerto de Piura, tocando en la Huaca y en la Suyana, si cabia. Se le encargaron trazos, planos, perfiles y presupuestos, y el 7 de Febrero se le abonaron 19,280 soles 60 centavos para gastos de los estudios.

El 7 de Diciembre presentó el ingeniero su informe. El 10 se mandó sacar á remate y el 14 se publicaron las especificaciones, avisándose que se admitirian propuestas hasta el 14 de Febrero de 1871—

Dia en que se prorogó el plazo de la subasta por diez dias mas [Febrero 24] á causa de la dificultad de otorgar las fianzas segun el decreto de 15 de Diciembre último.

El ingeniero don Federico Blume es contratista de este camino.

En virtud de formal concesion hecha á su favor en Julio 17 de 1871, modificada en Julio 25, antes de firmarse la contrata.

Esta comprende el ferrocarril y el muelle, aquel con cuatro estaciones y el último del sistema Mitchell, para hacerse todo en 22 meses, con las exenciones y regalías de costumbre, por la suma de £ 364,800 ó sea 1.945,600 soles.

En 14 de Diciembre de 1871 se nombró á D. José Hindle inspector de los trabajos y aquí parecia terminado el asunto, con los demas paralizados por la crisis financiera, cuando—

En 13 de Enero de 1874 y en cumplimiento de un decreto del año anterior, la Junta de Ingenieros indicó modificaciones en la construccion y pago de la línea.

El 15 de Julio del mismo año 74 las aceptó el Supremo Gobierno, expidiendo por el ministerio de Obras Públicas en decreto de aquella fecha y por el de Hacienda otro relativo al pago, vigentes ambos y que han permitido hasta cierto grado continuar los trabajos que aun están inconclusos.

CALLAO Á LA OROYA

CENTRAL TRASANDINO.

Como antecedentes en la historia del gran ferrocarril de la Oroya se pueden citar los que siguen:

Decreto del Libertador Simon Bolívar en 20 de Julio de 1825, por el que, considerando que el comercio de Arequipa necesita un camino de carros para introducir sus mercaderías en el Cuzco y en el Alto Perú; que el departamento del Cuzco sufre los mayores atrasos por no tener una expedita salida sus producciones; que el departamento de Puno debe venir á ser el centro del comercio entre Arequipa y el Alto Perú por medio de la laguna Chucuito; que la cordillera de los Andes, aunque muy elevada, es susceptible por aquella parte de un camino carretero; se dispuso abrir tres caminos de ruedas en lugar de los de herradura, que tienen en comunicacion las ciudades de Arequipa, de Puno y de Cuzco; que el lugar de Maravillas sea el punto en que estos caminos se reunan; que el Coronel Althaus examine el territorio señalado, trace dichos caminos y forme un "*prest-supuesto*" de su valor; que el costo se haga por cuenta del Estado, suministrando las provincias en que se construyan, los víveres para los obreros; que ellos sean tomados de las mismas provincias, y que los prefectos de Arequipa, Cuzco y Puno propongan respectivamente los medios de ejecucion.

Ley del Congreso, fecha 27 de Agosto de 1853 "para que se abran caminos de ruedas, en lugar de los de herradura que existen entre Islay, Arequipa y Puno, y Puno, Tacna y Cuzco."

Decreto de 17 de Diciembre de 1859 nombrando una comision compuesta de don Felipe Barreda, don M. F. Paz-Soldan y don Manuel Pardo para que reuna datos y haga los cálculos relativos al establecimiento de un ferrocarril entre Lima y Jauja.

Ningun resultado positivo se logró hasta que—

En 7 de Noviembre de 1864, siendo presidente del Senado don Ramon Castilla y

de la Cámara de Diputados don José Rufino Echenique, el Congreso autorizó al Ejecutivo para que procediera á la construccion de un camino de hierro entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, ya por cuenta del Estado ó ya por empresa particular.

El Ejecutivo, á cargo entonces del General don Juan Antonio Pezet, y siendo su Ministro de Gobierno don Evaristo Gomez Sanchez, le puso el cúmplase á dicha ley el 8 del citado Noviembre. Por ella se dispuso, "como regla general en la materia" ejecutar los estudios preliminares, presentar el presupuesto, pasar el expediente para informe á la Direccion de Obras Públicas á fin de rectificar, por medio de un ingeniero, el trazo y el presupuesto; pedir informe á la Junta de ingenieros; á una junta de tres comerciantes para formular el proyecto de contrato, y finalmente otorgar este con todos los requisitos legales.

El Ejecutivo quedaba autorizado para garantizar á la empresa el 7 % anual por 25 años.

Por último se le mandaba hacer lo mismo con el ferrocarril de Huaraz al puerto de Santa.

Con arreglo á estas disposiciones el 15 de Enero de 1868, siendo Presidentes, del Senado el general Echenique y de la Cámara de Diputados el doctor don Juan Oviedo, se autorizó al Presidente de la República para la construccion de los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco; de Chimbote á Santa ó Huaraz; de Trujillo á Pacasmayo y á Cajamarca; de Lima á Jauja y de los demas que necesite la República.

A cuyo objeto podria emitir bonos con 6 % de interés anual y 2 % de amortizacion acumulativo, si se tomaban á la par y con diez años de plazo para principiar la amortizacion.

El Ejecutivo puso el cúmplase el mismo dia 15 de Enero citado.

En virtud de aquella ley, el 18 de Setiembre de 1868, don Enrique Meiggs propuso hacer los estudios de Lima á Jauja, en el término de ocho meses, por cuenta propia si en la subasta resultaba preferida su propuesta como constructor, y al costo, si se llevaba otro la buena pro en el remate.

El 21 de Setiembre se admitió la anterior oferta, bautizándose de paso el futuro ferrocarril con el nombre de "Central Trasandino," aun cuando no se le conozca sino con el calificativo de ferrocarril de la Oroya. (*)

(*) Pertenece á esta seccion y fecha la solicitud que en 19 de Octubre de 1868 hicieron al Supremo Gobierno los señores Castañeda, Riva-Agüero, Canevaro, Rodrigo, Denegri, Valdevellano y Pardo para la construccion de un ferrocarril de la costa al departamento de Junin.

El Supremo Gobierno decretó de conformidad el 26 de Octubre; pero el asunto no pasó mas adelante.

D. Pedro Marzo, ingeniero de Estado, fué nombrado en 3 de Abril de 1869 para que con el ingeniero del señor Meiggs, que lo fué D. Ernesto Malinowski, formasen el trazo final y la rectificacion del presupuesto para el camino.

El 22 de Marzo de 1869 se señaló el dia 1º de Julio siguiente para admitir propuestas cerradas y acompañadas de una garantía de 500,000 soles, con arreglo á las especificaciones formuladas por los ingenieros

Presentaron proposiciones D. Enrique Meiggs, D. Teodoro Christian y D. Manuel Montero por Montero y Hermanos, las cuales por resolucion de 17 de Julio pasaron á informe, no de la Direccion de Obras Públicas suprimida ya para aquella fecha, sino de una junta de ingenieros compuesta de D. Federico Blume, D. Felipe Arancibia y D. Walter F. Morris.

Blume informó por separado, aunque no por divergencia de opinion con los demas. En su dictámen se atempera con los cálculos hechos por los ingenieros de Meiggs, revisados por los del Gobierno, y añade:

"La del ferrocarril entre el Callao y la Oroya, á mas de ser una obra grande, *se halla en condiciones enteramente nuevas y excepcionales, y será una de las mas notables de este siglo.* (*) Para semejante trabajo se necesita un hombre especial, cual hay pocos en el mundo, y no temo asegurar que si cualquier novicio en la materia se atreviese á emprender la obra, aunque contase con ingenieros muy inteligentes, se arruinaria con seguridad, y quedarian burladas las esperanzas y el porvenir industrial y político del país. El hombre especial á que aludo, es D. Enrique Meiggs, quien á la lealtad en el cumplimiento de sus compromisos, reune la costumbre del manejo de grandes empresas y comanda un ejército de ingenieros, mecánicos, hombres especiales para cada clase de trabajos, é innumerables operarios que á una

(*) "Pero no cumpliria con mi estricto deber, si en medio de todos no señalase de un modo especial á los señores Hindle y Paz Soldan. El primero, desde el principio hasta el fin, salvo un corto momento en que un accidente que podia traerle graves consecuencias, lo obligó á someterse á la curacion de un médico, ha dirigido en mi ausencia las operaciones del trazo desde Pacasmayo hasta Cajamarca, y despues desde Lima hasta Cocachacra, sin contar la parte que tomó en las labores de gabinete.

"Las inmensas dificultades que presentaba el estudio del trazo entre Cocachacra y la cumbre de la cordillera de Piedra Parada, han obligado á levantar un plano topográfico, con curvas de nivel casi en toda esta extension. — El señor Paz Soldan los ha hecho todos, con la inteligencia que U. ha podido apreciar, acompañado durante un corto tiempo, primero por el señor Marzo, y despues por el señor Lastarria; pero él mismo ha tenido que llevar durante 5 meses, la vida tan dura que exigia este trabajo, sin que le faltara el ánimo."— ERNESTO MALINOWSKI.—Seccion del Callao á la Oroya. — 1859.

señal de su dedo acuden á millares, cuando otros contratistas en vano se esfuerzan en conseguir unos cuantos centenares. Creo que de la eleccion de ese hombre depende el éxito de la obra, y con ella el honor del Gobierno y su responsabilidad ante el país; y que una vez convencido de que el trazo elegido es el mas económico posible, exactas las cantidades y justos los precios, no debe titubear en asegurar sus servicios."

Por el informe de los otros dos ingenieros se da la preferencia á la propuesta del señor Meiggs, creyendo tambien ellos que un ferrocarril de tanta importancia debe hacerse por cuenta del Estado, como preceptuaba Bolívar en 1825 que se hiciera el camino carretero.

El dia 11 de Agosto se nombró la comision de comerciantes que manda la ley, siendo escogidos los señores D. Bernardo Roca y Garzon, D. Juan Mariano Goyeneche y Gamio y D. Daniel Ruzo, para dar el informe.

Presentáronse entre tanto, el 28 de Setiembre, los señores D. Juan Antonio Garcia y D. Pablo Sacio anunciando el descubrimiento de una nueva via que dijeron ahorraria en el camino unos cuatro ó seis millones de soles y pidiendo 250,000 por el descubrimiento. El Gobierno decretó: que se hiciera el reconocimiento á su costa si resultaba cierto y eficaz el descubrimiento; pero á costa de los recurrentes si no eran las cosas como ellos las anunciaban; á cuyo fin deberian prestar la fianza competente.

En 12 de Octubre se declaró comprendido en este decreto á D. Teodoro Christian que á su vez pidió hacer el estudio de la nueva línea.

La comision de comerciantes presentó su informe el 18 de Noviembre, con el correspondiente proyecto de contrato; todo lo cual pasó al señor fiscal de la nacion. doctor Ureta, quien cumplió su cometido el 13 de Diciembre, señalando como precisas varias é importantes modificaciones.

Dada vista de ellas á los señores Montero y Hermanos, en 17 de Diciembre la evacuaron rehusando aceptar las modificaciones propuestas por el señor fiscal.

D. Enrique Meiggs las aceptó casi todas el mismo dia 17 de Diciembre y presentó un proyecto de contrato ajustado á ellas.

El 18 de Diciembre expidió el señor Ministro de Gobierno y Obras Públicas, don Francisco de Paula Secada, un decreto aceptando la propuesta de D. Enrique Meiggs y detallando las bases finales del contrato.

Además de las generales, se manda, permite y estipula: — sujetarse al plano é instrucciones de los ingenieros D. Ernesto Malinowski por parte de Meiggs, y D. Pedro Marzo por parte del Estado; entregar la obra concluida en el término de seis años; garantizarla por tres mas; hacer la entrega por secciones; introducir trabajadores de países extranjeros, quienes estarán libres de todo servicio militar y municipal, menos en caso de guerra exterior; dar terrenos baldíos á la empresa sin ningun gravámen; que los efectos para el ferrocarril no paguen derechos de aduana, inclusive la pólvora, pudiendo fabricarla ó comprarla al Gobierno.

Precio del ferrocarril: 27.600,000 soles pagaderos en bonos, ó su equivalente, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869, con el interés anual de 6 ℘ y un fondo de amortizacion acumulativo de 2 ℘ á los diez años de su omision.

Depósito hecho por el Gobierno para la compra de materiales: 7.000,000 de soles en vales provisionales con 6 ℘ de interés anual.

Pagos al contratista: por mensualidades correspondientes á los trabajos hechos, en proporcion al contrato total.

Por garantía de este contrato se establece el depósito de 10 ℘ que irá haciendo el contratista en cada pago, hasta la suma de un millon de soles: ganará interés.

El contrato no es transferible sin anuencia ó aviso prévio, y obliga á los herederos del contratista.

El tramo del Callao á Lima no podrá explotarse mientras dure el privilegio de la compañía de Lima al Callao, que se apresuró á reclamarlo.

El 23 de Diciembre de 1869, por ante el escribano público y de Hacienda D. Claudio José Suarez, firmó D. Enrique Meiggs el contrato, sin que en su contexto haya ocurrido despues novedad digna de nota, sino la de que—

El 6 de Julio de 1870 por convenio con el señor Ministro de Hacienda Dr. D. Nicolas de Piérola, el señor Meiggs se obligó á tomar los bonos creados por este contrato, y por el de Arequipa á Puno, al tipo de 79 por ℘.

El 15 de Febrero de 1870 se nombró á D. Pedro Marzo inspector para la seccion del Callao y Piedra Parada; pero fué sustituido por Hohagen el 22 de Agosto.

El 15 de Marzo D. B. Bermudez, prefecto de Junin, remite cópia del acta de los vecinos de Tarma, en la que acordaron erigir un monumento departamental al Excmo. Señor Presidente Coronel D. José Balta en agradecimiento por el ferrocarril trasandino.

Para que no se paralicen los trabajos y para responder á las reclamaciones sobre expropiacion, se mandó el 22 de Marzo que el contratista deposite 50,000 soles en la Caja Fiscal y proceda á la obra por donde convenga, á reserva de pagar despues los terrenos que tomare.

El 20 de Febrero solicitaron los vecinos de Huancayo que se extienda hasta aquella ciudad el camino.

El 12 de Julio fué nombrado el Dr. D. Manuel Macedo superintendente del ferrocarril por parte del Gobierno.

El 16 de Noviembre se autorizó al con-

tratista para destruir la muralla de Lima y tomar los materiales á fin de terraplenar la esplanada de la estacion.

Con relacion á este ferrocarril ha dicho el brioso escritor peruano señor D. Manuel Pardo en sus Estudios sobre la Provincia de Jauja (que sin duda fueron los primeros en poner el asunto á la órden del dia,) lo siguiente: —

"Una via férrea de la capital de la República al departamento de Junin seria, si se llevase á cabo, el medio mas fácil y mas rápido, sobre ser políticamente el mas seguro de colonizar las montañas del Perú. Ese seria el mejor sistema de colonizacion de cuantos pudieran emprenderse. El estableceria, como bases de colonizacion, vínculos estrechos é indisolubles que ligarian á nuestro actual Perú con el nuevo Perú que se fuese allí formando: vínculos, que en vez de debilitarse irian creciendo y estrechándose mas, mientras mayor auge y prosperidad fuesen adquiriendo los nuevos establecimientos: y él iria al mismo tiempo formando y levantando esas colonias, no de un modo forzado y postizo, como tiene que suceder bajo la influencia de la autoridad, sino de la manera fácil y natural con que el comercio sabe por sí solo hacer, y hace en todas partes prosperar sin esfuerzos y sacrificios las poblaciones que encierran verdaderos elementos de prosperidad.

"Póngase á Jauja á seis horas de Lima, y ábranse caminos carreteros de Jauja á la montaña, es decir, póngase á la montaña á dos dias de Lima, y ¿puede dudar nadie de que ese solo hecho seria suficiente para que acudiera á ella. no solo una gran parte de la poblacion flotante [principalmente la extranjera] de la costa, sino tambien de ultramar, á aprovechar de las primicias de esos territorios vírgenes y recoger los pingües y preciosos productos, que podrian ser fácilmente trasladados á las costas del Pacífico y de allí muchos de ellos hasta Europa?

"Las montañas producen el algodon, el café, el cacao, la caña de azúcar, la vainilla, la cera, la cascarilla, el añil, tintes de todas clases, resinas y maderas exquisitas: dése salida á esos productos y está resuelto el problema de la colonizacion de esos territorios. Haga el Gobierno el camino ó favorezca su construccion; este hará el resto.

"No será de mas notar de paso, que si la apertura de la montaña fuese hecha como nosotros lo entendemos, es decir, por el lado del Pacífico, y mucho mas si fuese debida á un ferrocarril, la exportacion de los productos de las montañas hácia la costa, haria en breve de Lima el gran centro comercial, en donde se operaria un movimiento de cambios que la convertirian pronto en el emporio del comercio del Pacífico.

"Son tales y tan efectivos los elementos de prosperidad y fortuna que cuenta nuestro país *en estado de naturaleza*, por decirlo así, que al aplicarle, aunque no sea mas que con la imaginacion, cualquier principio de economía social, por sencillo que sea, asusta la inmensidad de las consecuencias que la lógica va sacando una por una de esa aplicacion, y se teme pecar de visionario y utopista cuando se comparan las colosales proporciones de esas consecuencias con las mezquinas dimensiones de nuestra menguada actualidad."

En el presupuesto para este ferrocarril se han calculado 6.035,000 metros de excavaciones y terraplenes, 38 puentes, 4 viaductos que miden 1,290 metros y 27 tuneles con 10,155 metros de extension.

Para concluir diré que el ingeniero don Federico Hohagen, en 31 de Enero de este año (1871) ha informado al Gobierno que para Abril estará explotada la tercera parte del camino. Su informe es de lo mas halagüeño que puede ofrecerse á la espectativa pública.

En 15 de Febrero de 1871 (tan á prisa anda la construccion del camino) siendo Ministro el señor Coronel Santa María y en consideracion á que si bien no está aun definitivamente terminada la primera seccion del ferrocarril del Callao á la Oroya, no habiendo por lo mismo llegado el caso previsto en el artículo 9º del contrato de construccion celebrado con D. Enrique Meiggs, es posible verificar el tráfico por dicha seccion, á lo cual manifiesta estar llano el constructor; á que es conveniente establecer desde luego dicho tráfico en servicio de los transeuntes y de la industria, no menos que los intereses fiscales; á que mientras se concluya la indicada seccion, no es posible verificar contrato con persona distinta del constructor; y á que estando vigente el privilegio concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, no debe permitirse el tráfico entre una y otra ciudad por distinta via, se resuelve: que desde el 20 del presente mes se establezca por el constructor D. Enrique Meiggs el tráfico provisional de Lima á Cocachacra y puntos intermedios en la línea férrea del Callao á la Oroya; circulando diariamente á lo menos un convoy de ida y otro de vuelta: el pasaje de Lima á Chosica será para la 1ª clase 5.50 soles, y 1 para la 2ª; para las estaciones intermedias en proporcion; y por flete 2½ centavos de sol por kilómetro para la tonelada en subida y 9¾ centavos de sol por kilómetro para cada tonelada de bajada: el contratista Meiggs abonará mensualmente al Estado la cantidad de dos mil soles, haciendo de su cuenta los gastos que demande el servicio de la línea, y quedando sujeto en cuanto á este á las disposiciones generales que el Gobierno dicte para las líneas férreas: el contratista trasportará gratis las balijas del correo, y expedirá cuarenta libretas de pasaje para el servicio gubernativo. Los militares y empleados públicos en comision, la tropa, su

equipaje y menaje y toda carga perteneciente al Estado serán trasportados por la mitad de los precios establecidos para el público. Este contrato durará solo mientras se termina definitivamente la construccion de esta parte de la via, si antes no tuviese por conveniente el Gobierno suspenderlo ó alterarlo.

El camino tiene hoy, 6 de Abril, 23 millas en explotacion; siendo de advertir que hubo de cambiarse el primitivo trazo (punto convenido en casi todas las contratas, pero de rara ocurrencia) para evitar el llamado Malpaso junto á Cocachacra.

En Junio de 71 se estableció el servicio de correos por esta línea y en Enero de 72 contrató su empresario la construccion de un telégrafo del Callao á la Oroya, de que se hizo cargo la hoy disuelta Compañía Nacional Telegráfica.

Estando expedita la comunicacion por vapor hasta San Bartolomé, en Febrero de 1872 se convocaron licitadores para su arrendamiento por espacio de dos años, señalándose para el acto el 5 de Marzo posterior, y mas tarde se adjudicó al empresario de la construccion que era quien podia explotarla mejor.

La obra está paralizada (en 1867) cuando ha pasado por dificultades que parecian invencibles y estaba adelantando prodigiosamente. La falta de dinero en las arcas públicas ha causado entre otros muchos este mal lamentable.

CHANCHAMAYO.

RAMIFICACION DE LA OROYA.

El 31 de Febrero de 1870 se comisionó al ingeniero Sieber para estudiar una ramificacion que enlace las montañas de Chanchamayo con el ferrocarril de la Oroya.

Pero D. Enrique Meiggs reclamó, por estar comprendido en la concesion de la Oroya, y se le cedió su estudio.

ICA Ó CENTRAL TRASANDINO Á AYACUCHO.

En 25 de Mayo de 1870, considerando que á todos los departamentos de la República favorece el ferrocarril, menos al de Ayacucho, por la distancia á que se encuentra, mandó el Gobierno que el ingeniero Backus con los demas que se le adjuntasen, estudiara la línea de Jauja á Ayacucho y de Ica á la misma ciudad, con el fin de escoger la mejor para poner en comunicacion á Ayacucho con la costa.

En 31 de Mayo se mandaron entregar al ingeniero Backus cuatro mil soles para la compra de útiles é instrumentos y para los primeros gastos; y que la Caja fiscal remitiese por una sola vez á la de Huancavelica 16,000 soles para cuatro meses de gastos, á razon de 4,000 por mes.

En 9 de Junio se nombraron adjuntos de la comision al sargento mayor D. Armando Paez y al capitan D. Antonio Rufino Navarro.

Aun no se han presentado los estudios; pero extraoficialmente se sabe que es costosísimo el plan intentado, sobre todo cuando basta el ferrocarril de la Oroya para el objeto que se llevaba en mira.

CERRO DE PASCO Á PASCO.

Sancionada por el Congreso la ley de 1864 que hace extensiva la garantia del 7 ℘ á todos los ferrocarriles que se construyan en el Perú, se presentó D. Enrique Orbegoso Wyman y Cª solicitando la concesion de la contrata para construir un ferrocarril entre los dos puntos arriba indicados, pasando por Quillacocha, Sacrafamilia y Tinashuasco con la garantia indicada.

Esta era la primera aplicacion que debia tener la ley de 8 de Noviembre de 1864, y con tal motivo la Direccion de Obras Públicas estableció que no debian celebrarse contratas definitivas sin que los peticionarios hicieran antes, bajo de fianza, el trazo preliminar, y sin que se conociera el presupuesto de la via. Rectificados en seguida facultativamente los trazos y los presupuestos, el Gobierno preferiria al contratista que ofreciese mayores ventajas, indemnizando este á los demas todos sus gastos. Prescribió ademas las bases para los estudios técnicos, á fin de asegurar su uniformidad, y la manera como debian presentarse sus resultados para la apreciacion científica.

El Gobierno resolvió la solicitud de Wyman en los mismos términos que las propuestas para las líneas de Pacasmayo á Cajamarca y de Santa á Huaraz, señalando seis meses para el trazo preliminar y exigiendo tres mil pesos de fianza.

A fines de 1865 fueron presentados los planos del trazo y el presupuesto; se nombró al ingeniero del Estado D. José Hindle para que rectificara unos y otros.

Sabido es que este ferrocarril tiene por objeto principal el trasporte de metales de las haciendas á la ciudad de Pasco, en que se benefician. El ingeniero informó en 20 de Mayo de 1866 aprobando el trazo, pero manifestando al propio tiempo que el ancho proyectado para una línea como la de que se trataba, le parecia excesivo. En cuyo concepto formó dos presupuestos, uno con la base de aquel ancho (5½ piés ó sea 1 metro 74 centímetros) que asciende á 1.573,081 soles 60 centavos, y otro con la de un ancho menor (3½ piés) que ascendia á solo 1.211,884 soles 60 centavos.

El ingeniero dice en su informe que segun los datos adquiridos por él, el ferrocarril producirá mucho mas del 7 ℘.

Por decreto de 10 de Agosto de 1866, se mandó convocar y se convocaron en efecto licitadores que mejorasen la propuesta de Wyman y Cª obligándose á la indemniza- ya mencionada.

El término de la licitacion trascurrió con exceso, y el 31 de Febrero de 1867, nombró

el Gobierno una comision de comerciantes para que formulara en el proyecto de contrata con Wyman.

La comision presentó su proyecto el 30 de Abril de 1867 y las condiciones fueron en un todo aceptadas por la empresa.

Los planos y presupuestos, rectificados ya por el ingeniero Hindle, fueron examinados en 16 de Setiembre de 1867 por la Junta Central de Ingenieros, la cual optó por el trazo y el presupuesto basados en el ancho de 3½ piés y ejecutados por el indicado Hindle, aprobándolos en todas sus partes.

Por decreto de 26 de Setiembre modificó el Gobierno algunas de las cláusulas del proyecto presentado por la comision y ordenó que con dichas modificaciones se procediese á extender la escritura respectiva.

La contrata para esta línea contiene, ademas de las estipulaciones generales, la facultad de formar una compañía dentro ó fuera del país con el título "Compañía de Ferrocarriles del Cerro de Pasco." El capital será de 1.300,000 soles que se dividirá en acciones de á cien soles, ofreciéndose la mitad al público.

La nacion garantiza el 7 % anual, que solo correrá sobre lo realmente invertido en la construccion, si fuese menos de lo presupuestado, y desde el dia en que esté terminada la línea. Cesa la garantia cuando el camino haya producido el 7 % de interés durante dos años consecutivos. No podrán hacerse compras ni contratos que afecten el capital de la empresa, sin acuerdo de un comisionado que nombrará el Gobierno; se nombrará tambien un interventor para la administracion y contabilidad de la línea misma. El privileglo exclusivo es por 25 años y la propiedad pasará al Gobierno á los noventa y nueve. Los sobrantes del guano vendido en Europa, una vez pagadas las obligaciones de la deuda nacional, quedan destinados al pago de la garantia, que se hará en Lóndres cada seis meses, computándose lo adeudado en soles y perdiendo la compañia el valor del cambio por la reduccion á libras esterlinas. Todo exceso del 7 % de productos de la línea servirá para pagar al Gobierno lo que hubiere abonado por garantia.

El máximun de la tarifa para el trasporte de metales será el costo actual de la carga bruta, aplicado á la carga de peso de diez arrobas; el gremio de mineros nombrará una comision ó autorizará á la Diputacion de Mineria para que, de acuerdo con la empresa, determine lo que ha de pagar cada hacienda y la tarifa para los pasajes y para toda clase de carga, quedando todo subordinado á la aprobacion del Gobierno.

Son de la responsabilidad de la empresa los daños causados por culpa ó negligencia de sus empleados, pudiendo ella á su vez hacer efectiva la de estos.

Los trabajos comenzarán dos años despues y terminarán en cinco mas, bajo fianza y multa de 10,000 soles. Suspendiéndose los trabajos por mas de un año, sin causa de fuerza mayor, caducará el contrato.

La compañia queda sujeta á las leyes del país, con todos los derechos y obligaciones que le corresponden por su carácter de nacional.

D. Felix Dibos se presentó en 5 de Setiembre de 1857, mejorando las primitivas bases de la contrata con Wyman. Principales condiciones de su propuesta son: la supresion de toda garantia por parte del Estado; la designacion del ancho de un metro para la via; y el flete de veinte centavos de sol por cada diez arrobas de carga para las haciendas cercanas á Pasco y de 40 centavos para las mas lejanas. El capital de la compañia se fijaba en 800,000 soles. Los trabajos comenzarian un año despues y quedarian terminados en cuatro mas. La sociedad tendria su residencia en Lima.

El hecho de haber sido presentada esta propuesta nueve meses despues de vencido el plazo que se acordó al convocar licitadores, así como la circunstancia de que Dibos no ofreciera fianza alguna y prescindiera en lo absoluto de lo relativo á los trazos profesionales en las cláusulas de dicha propuesta, obligaron al Gobierno á declarar sin lugar la solicitud por decreto de 26 de Setiembre de 1867.

Por el de 6 de Noviembre de 1868 se declaró que esta empresa no podia ser exceptuada del pago de contribuciones que habia solicitado, por ser tal declaratoria exclusiva atribucion del Poder Legislativo.

En 7 de Enero de 1869 se concedió á la empresa de D. Enrique O'Wyman y Cª permiso para construir un muelle particular, destinado á su servicio en el puerto de Chancay, con facultad de usar gratuitamente los terrenos públicos que necesite con tal objeto.

El Mártes 1º de Junio de 1869 se puso la primera piedra del ferrocarril, presidiendo la ceremonia el señor prefecto coronel D. Bernardo Bermudez en representacion del Excmo. señor Presidente de la República.

El 21 de Junio se mandó devolver á la empresa los derechos de importacion que habia pagado sobre pasto para sus acémilas.

Declaróse en 14 de Julio sin lugar el cambio de la garantía del 7 % que en 26 de Setiembre de 1867 se concedió á la empresa.

Finalmente, por razones valederas el decreto supremo de 10 de Junio de 1874 prorogó hasta 1º de Junio de 1875 el plazo para la entrega del camino.

LIMA Á PISCO.

El 12 de Octubre de 1868 se mandó habilitar al ingeniero D. Mario Alleon con la suma de 2,542 soles para que procediera á

la rectificacion y conclusion de los trabajos y estudios preliminares para este ferrocarril.

Sin perjuicio de la órden anterior, el 28 del mismo Octubre se autorizó á D. Pedro Telmo Larrañaga para que á su costa emprendiera los estudios del trazo preliminar.

El ingeniero señor Hohagen dió los planos del trazo; y el 12 de Marzo de 1869 se convocó á licitacion; en virtud de la cual el 20 de Abril se presentaron los señores Salinas, Alvarez Calderon, Dockendorff y Cª, Gárate y Unanue, Ruden, Thomas La Chambre y Cª, Martin Denegri, y Goyeneche y Gamio; cuyas proposiciones pasaron á informe de una comision de ingenieros el 19 de Abril.

El 12 de Junio se declaró la preferencia del Gobierno por la de D. Andrés Alvarez Calderon, bajo el sistema de proteccion oficial, por medio del préstamo de 2.600,000 en bonos del Estado. Mandose en consecuencia redactar el contrato.

Sus bases son: construir un ferrocarril de Lima á Pisco, atravesando los valles de Surco, Lurin, Chilca, Mala, Asia, Cañete y Chincha, siendo garantía 500,000 soles para responder de los valores recibidos y del cumplimiento del contrato.

Podrá formar una compañía anónima.

Privilegio exclusivo por 25 años; propiedad por 60 mas y luego pasará al Estado.

Cláusulas generales sobre baldíos, contribuciones, etc.

El Gobierno presta á la empresa dos millones seiscientos mil soles en bonos segun la ley de 15 de Enero de 1869, á saber: un millon despues de firmar el contrato, para compra de materiales; otro millon despues de concluidas 25 millas, y los seiscientos mil soles restantes cuando esté expedita la línea. — Los bonos tendrán 2 % de amortizacion á los diez años de emitidos.

Calderon ó la sociedad por él representada emitirá 2.600,000 en obligaciones de 6 % con la garantía del Gobierno.

El mismo pondrá un capital efectivo de 2.600,000 y lo demas que fuere necesario, ofreciendo al público 1.600,000.

Los productos netos del ferrocarril se dividirán en tres partes iguales: una para cubrir los bonos del Gobierno, otra para el capital de la empresa y la otra para las emisiones de la Compañía.

Los bonos del Gobierno le serán devueltos dentro del plazo del privilegio, en cualquiera clase de papel de la Hacienda.

Los trabajos empezarán á los cuatro meses de entregados los primeros bonos y terminarán en 39 meses.

Estos derechos son trasmisibles con aviso prévio al Gobierno.

La empresa conducirá gratis la balija y al conductor del correo. Por la tropa, oficiales y empleados en comision cobrará la mitad del precio reglamentario.

Como quiera que los apoderados del señor Calderon no tenian facultades para aceptar las anteriores modificaciones, se otorgó al concesionario, ausente en París, el término ultramarino de cuatro meses, á condicion de que si no aceptaba, se daria por no hecha la concesion.

Tambien se le previno que no podria emitir bonos del Estado á menos de 80 %.

Como incidencia de este expediente se recuerda que por decreto de 30 de Noviembre de 1869 se declaró sin lugar la reclamacion de 4,957 soles 9 centavos, hecha por D. Pedro Telmo Larrañaga, como importe de sus gastos en el estudio del camino.

En decreto de Enero 15 de 1870 se dice que el señor Calderon no aceptó las bases y que por lo tanto quedaba rescindido el contrato; consiguientemente se volvieron á convocar propuestas por el término de 90 dias, que vencerian el 23 de Abril.

Mas el 18 de Febrero se suspendieron los efectos del anterior decreto, dando á los representantes del señor Calderon el plazo de 90 dias para aceptar las bases del contrato; de cuyo término pidieron próroga el dia 22 de Febrero los apoderados, declarándose sin lugar su solicitud el 8 de Marzo siguiente.

En 9 de Julio, visto que los agentes del señor Calderon habian presentado un nuevo poder suyo en tiempo hábil y con las condiciones necesarias, se mandó que dichos agentes aceptasen lisa y llanamente las especificaciones dictadas por el Gobierno. Firma esta resolucion el señor Santa María.

Despues de otros varios trances, el señor Calderon traspasó el contrato á don Manuel José y D. Juan Martin Ramos, con permiso supremo de 27 de Marzo de 1872.

Para terminar el interés fiscal, en Febrero 17 de 1873, se mandó que los contratistas depositasen en un Banco los dos millones seiscientos mil soles en bonos y los ochocientos mil en dinero á cuenta de los dos millones seiscientos mil del artículo 11 del contrato; que en seis meses presentasen el trazo preliminar de la línea y el definitivo de Chorrillos á Chilca y sucesivamente los de las demas secciones.

Los señores Ramos solicitaron en 24 de Marzo de 1875 que se les exonerase de estas obligaciones, alegando que habian contratado con una casa de Inglaterra la construccion del camino y que se conforma con documentos de ellos por pago de material y trabajo.

En virtud de esto se ordenó el 19 de Abril de 1875 que los trabajos empiecen simultáneamente en tres secciones, que se modifique el trazo, material rodante y otras especificaciones; que presenten en seis meses el trazo definitivo, y que so pena de nulidad empiecen los trabajos un mes despues de aprobado el trazo; y que se depositen los documentos con que se contenta la compañía inglesa.

Finalmente, en 16 de Noviembre de 1875

se mandó depositar los 2.600,000 en bonos y en 29 de Diciembre se hizo la competente notificacion á los señores Ramos.

Los bonos están en el Banco de Méjico y Sud-América.

CERRO AZUL Á CAÑETE.

Por decreto de 4 de Enero de 1866 se concedió la construccion de un ferrocarril del puerto de Cerro Azul al valle de Cañete, con ramificacion á sus haciendas, á don Estevan Crosby (ingeniero de profesion) y compañía.

Esta concesion, sin carácter de privilegio, establece, ademas de las cláusulas generales, que la locomocion podrá ser por vapor ó por traccion animal. Se autoriza la formacion de una sociedad anónima con un capital de 250,000 soles en acciones de á cien soles. Dado caso de que la locomocion tuviera lugar por vapor, la línea debia tener el ancho señalado por el Gobierno como tipo para todos los ferrocarriles de la República (1 m. 70.) No se concedia garantía ninguna por parte del Estado. La propiedad de la Compañía era indefinida. La línea debia quedar terminada dieziocho meses despues (Julio de 1867,) sin que se exigiese fianza. El máximun de la tarifa de pasajes era, por milla, cinco centavos para el de primera clase y dos y medio centavos para el de segunda. La de fletes debia someterse despues á la aprobacion del Gobierno.

Las condiciones de la contrata celebrada con Crosby y Cª, que fué la primera otorgada despues de Noviembre de 1865, se declararon generales para todas las p rsonas que propusieran hacer ferrocarriles, bajo las mismas bases, lo cual se hizo saber al público por aviso oficial inserto en "El Peruano" de 7 de Enero de 1866.

Vencido el término dentro del cual debió haberse terminado la obra, sin que se hubiesen hecho ni aun los trabajos preparatorios, por suprema resolucion de 4 de Octubre de 1867, se declaró la insubsistencia del contrato.

FERROCARRIL EN LAS ISLAS DE CHINCHA.

En 3 de Marzo de 1857 se mandó pagar á D. Jesus Elias la cantidad de 15,000 pesos á cuenta del valor del ferrocarril que entregó su padre en las islas de Chincha, cuya suma unida á los $ 20,000 antes recibidos por él, forma la de $35,000. Mandóse igualmente tasar el ferrocarril, para la cual nombró el Gobierno por perito al ingeniero D. Luis Mariani.

ILO Á MOQUEGUA.

Por decreto de 8 de Enero de 1870, se mandó que el ingeniero D. Alejandro M. Guido de Vigneau practicase los estudios preliminares de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia y otro del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua.

El 12 del mismo mes se aceptó la propuesta de D. Enrique Meiggs para hacer dichos estudios, bajo la base de que si él contratase la construccion del camino, los gastos de los estudios se considerarian inclusos en los generales, y en caso contrario se le abonarian por el mejor postor que resultase empresario.

En 8 de Junio se mandó que pues se hallaban terminados los estudios y demostrada la practicabilidad del camino, se convocasen propuestas, acompañando una garantia de 200,000 soles, á satisfaccion del Cajero fiscal del departamento.

En cuya virtud el 5 de Julio presentaron tres los señores Devés Frères y una cada uno de los señores Dockendorff y Cª, Estévan Montero y Hermanos, y D. Enrique Weyman.—Trascurrido el plazo para las propuestas, ofrecieron otra mas el Dr. D. Fernando Casós y otra D. Adolfo Bermudez.

Inadmisibles eran estas por extemporáneas, y lo mismo, aunque por otras razones, declaró las demas el Ministro de Obras Públicas señor Coronel Santa Maria, quien mandó en 8 de Noviembre sacar de nuevo la obra á remate, bajo bases y condiciones que se especificaron, señalándose el término de veinte dias para la subasta.

El 10 de Diciembre, visto que al remate no se habia presentado postor alguno, el Gobierno escogió entre las propuestas de 8 de Junio y se decidió por la de Devés Frères, que ofrecieron construir el ferrocarril y dejarlo concluido en dos años y medio por la suma de 6.700,000 soles pagaderos en bonos á la par.

Son condiciones: seguir los planos del ingeniero Guido de Vigneau, construir el camino con los mejores materiales, introducir las alteraciones que la práctica dé á conocer, empezar los trabajos á los 30 dias y concluirlos á los 30 meses de firmada la escritura, garantizar la obra por tres años, entregarla por secciones, no pagar derechos de aduana, usar como puerto la caleta de Pacocha; depositar el Gobierno 2.000,000 de soles en vales provisionales, que ganarán 6 %, para la compra de materiales; pagar el resto hasta los 6.700,000 en mensualidades correspondientes al trabajo hecho, deduciéndose el 10 % que quedará en depósito como garantia del exacto cumplimiento de lo pactado.

El contrato con Devés fué traspasado en 12 de Enero de 1871 á favor de don Enrique Meiggs, quien hizo el camino en el plazo y con las condiciones estipuladas, menos la de seguir el trazo de Vigneau que resultó muy malo y hubo de ser corregido.

El dia 13 de Febrero de 1871, el señor Coronel D. Juan Francisco Balta, Ministro de Guerra, á nombre del Excmo. señor Presidente de la República, presidió la ceremonia de colocar la primera piedra de este ferrocarril, que hoy (1876) está colo-

cado en administracion por cuenta del Gobierno.

MEJIA Ó MOLLENDO Á AREQUIPA.

Por ley especial de 9 de Octubre de 1860, autorizó ámpliamente el Congreso al Ejecutivo para la construccion de un ferrocarril entre Islay y Arequipa.

El Ejecutivo mandó en 6 de Noviembre siguiente, hacer el trazo preliminar á los ingenieros Echegaray y Blume. Ejecutado este trazo en 1861, dichos ingenieros calcularon el costo del camino en 10.200,000 pesos.

Por decreto de 25 de Febrero de 1862 convocó el Gobierno accionistas para la formacion de una sociedad anónima, con el objeto de llevar á cabo esta empresa. La falta de accionistas hizo fracasar el proyecto.

Nueva resolucion legislativa especial de 28 de Enero de 1863, concedió la garantia del 7 % y mandó que se provocáran propuestas. Entónces se presentaron D. Patricio Gibbson primero, y D. C. Hennigs despues, con proyectos de contratas, que por requerir el empleo de capitales del Estado para la ejecucion del camino, fueron rechazadas de plano.

Posteriormente volvió á presentarse don Patricio Gibbson, asociado ya á don José Pickering, haciendo una nueva propuesta, que fué aceptada por decreto de 12 de Junio de 1863. Reconocíase como máximun para la garantia del 7 % el costo de 10.200,000 pesos; la garantia comenzaba á correr cuando se terminára las primeras cuarenta millas solo por su propio costo, y por cada veinte de las restantes, cada vez que hubiera treinta concluidas. Ademas de los términos generales, para esta clase de concesiones, la propiedad debia ser del Gobierno á los 99 años; la garantia era por 25, pero debia cesar antes si la línea producia el 7 % en dos consecutivos; el privilegio era tambien por 25 años. La empresa quedaba autorizada para hacer el trazo definitivo, sin cuyo requisito se habia procedido hasta entónces.

Practicó el trazo el ingeniero D. Osvaldo Younghusband, por cuenta de la empresa, y de su estudio resultó que el presupuesto del camino ascendia á 17.929,924 soles. La Direccion de Obras Públicas, de acuerdo con una junta de ingenieros del Estado, redujo este nuevo presupuesto, despues de cálculos muy detallados, á 15.000,000 de soles.—A pesar de la reduccion, el Gobierno no se consideró autorizado para hacer la concesion de una garantia de 7 % sobre tal suma, y sometió la cuestion á la Legislatura de 1864.—Dió esta al Ejecutivo la facultad para conceder dicha garantia y en consecuencia, confirmó el Gobierno la concesion á favor de Gibbson y Pickering, estipulando el 7 % sobre 15 millones.—Dividióse el camino en tres secciones, á cuya terminacion sucesiva correria la garantia para el costo de cada una de ellas. Los trabajos debian empezar dos años despues y concluir en seis meses mas; habiendo garantizado la empresa el cumplimiento de todas sus obligaciones, con la fianza de 50,000 soles.

El máximun de la tarifa para los pasajes de primera clase se fijó en diez centavos por milla, y en cinco centavos para los de segunda; el del flete en uno y medio centavos por milla y por quintal, y finalmente, habria una tarifa especial para las mercaderias que lo exigiesen por su naturaleza.

El 12 de Diciembre de 1864 se firmó la escritura; mas el plazo estipulado trascurrió sin que se hubiera dado principio á los trabajos.

D. Samuel Gibbson Getty y D. Eduardo Hoyd solicitaron tambien desde Lóndres, al propio tiempo que para los de Pisco á Ica, la próroga de un año para empezarlos. Nególes el Gobierno, como en aquel otro caso, toda personería en el asunto y por decreto de 18 de Enero de 1867, declaró insubsistente el contrato de 12 de Diciembre de 1864 y á Gibbson y Pickering incursos en la multa de 50,000 soles á que se hallaban obligados.

Ellos se querellaron del despojo ante la Corte Suprema solicitando que se les exhonerase de la multa.

El Congreso Constituyente resolvió en 10 de Julio de 1867 autorizar al Gobierno para formar una compañia anónima que se encargase de esta obra y que se nombrara, desde luego, un directorio provisional, confirmando al mismo tiempo la garantia del 7 %.

El Gobierno organizó dicho directorio por decreto de 15 de Agosto de 1867, componiéndolo de la manera siguiente:

Presidente.

Dr. D. Mariano F. Paz-Soldan

Directores.

D. Francisco G. Calderon
" Armando de La Puente
" Emilio Rivera
" Manuel Moscoso Melgar.

Este ferrocarril era el primero que hacia en el Perú D. Enrique Meiggs, y el primero de la admininistracion Balta, estrenos ambos que dieron á la obra un impulso extraordinario como para poder entregarla antes de la fecha de la contrata, viéndose por primera vez en el país el ejemplo de trabajos colosales llevados á cabo en medio de los mayores obstáculos presentados por la naturaleza.

El Presidente Balta en persona, con todos sus Ministros de Estado y una gran comitiva—tanta cuanta cupo en dos vapores—fué de Lima á Arequipa para recibir el camino, en medio de las mas grandes

y costosas fiestas que recuerdan los anales de las obras públicas: todo lo que consta en un libro que escribió el compilador del presente y puede servir de referencia.

El camino está arrendado al señor Meiggs por 480,000 soles al año y se conserva en excelente estado.

AREQUIPA Á PUNO.

La ley de 8 de Noviembre de 1864 autorizó al Poder Ejecutivo para hacer los estudios y el trazo preliminar de las vias férreas que fuese conveniente implantar en la República.

La de 15 de Enero de 1869 le autorizó para contratar la construccion de los ferrocarriles de Puno y Cuzco.

Por decreto de 19 del mismo mes se aceptó la propuesta de D. Enrique Meiggs para ejecutar los estudios y el trazo preliminar.

El 30 de Agosto siguiente presentó los estudios el ingeniero D. Juan L. Thorndike, hechos bajo su inspeccion por los ingenieros D. Alejandro Guido de Vigneau (de Arequipa al Portezuelo de Lagunillas) y D. T. G. Henister (del Portezuelo á Puno) computándose la distancia total en 77.60 millas inglesas, una elevacion de 1,398 piés sobre el nivel del lago Titicaca y de 13,902 sobre el nivel del mar.

El costo total se presupuestó en 31.790,000 soles. El ingeniero del Gobierno D. Gerrit S. Backus redujo en 24 de Setiembre dicho presupuesto á 30.500,000, reduccion que fué aceptada por D. Ernesto Malinowski, ingeniero de D. Enrique Meiggs.

El mismo 24 de Setiembre se mandó convocar proposiciones y así se efectuó el 25, señalándose el término de 40 dias y, exigiéndose una fianza de 500,000 soles.

El 3 de Noviembre hicieron proposiciones D. Enrique Meiggs y D. Antonio Salinas; el primero, tanto bajo la base de dinero efectivo como bajo la de bonos del Estado; cuyas tres propuestas se mandaron pasar el dia 4 á informe de una junta de ingenieros, compuesta de D. Federico Hohagen, D. Pedro Marzo y D. Felipe Arancivia.

Tres dias despues, el 6, informó la comision dando la preferencia á la proposicion del señor Meiggs.

El mismo dia 6 pasó el expediente á informe de una comision de comerciantes, que lo fueron D. Dionisio Derteano, D. Julian del Valle y D. Tomas Goin, con el objeto de formular el proyecto de contrata.

El 24 de Noviembre presentó la comision de comerciantes su informe y proyecto, con cuyos documentos pasó el expediente á dictámen del señor fiscal doctor Ureta quien lo evacuó el 13 de Diciembre.

De este se dió el 15 vista á D. Enrique Meiggs y contestada el 17, el 18 decretó el Supremo Gobierno aceptando su propuesta con preferencia á la de Salinas y pactando, ademas de las cláusulas generales, que el camino será entregado expedito para el servicio público dentro de cinco años y cuarenta dias, despues de firmada la escritura. La suspension del trabajo en mas de tres meses seguidos dará derecho al Gobierno para anular el contrato; igual derecho le dará al Gobierno la resistencia de Meiggs á someterse á la decision de árbitros en varios casos especificados. El contratista garantiza por tres años la perfeccion de la via y el cuidado á su costa, salvo los deterioros ocasionados por casos fortuitos. El camino podrá ser entregado por secciones, cuyo uso gratuito le queda reservado al constructor para el trasporte de sus materiales. El contratista podrá introducir trabajadores de paises extranjeros, cuyas contratas tendrán en el Perú fuerza ejecutiva. Habrá excencion completa de todo servicio militar y municipal. El Gobierno dará gratuitamente todos los terrenos baldíos necesarios para el camino. El contratista es responsable de los daños que cause á su vecindario. Serán libres de contribuciones y de derechos de importacion las máquinas, rieles, víveres, forraje, pólvora y lo demas necesario para los trabajos. A fin de facilitarlos se habilita el puerto de Islay y las caletas de Mollendo y Mejia para la importacion. Se le concede libre tráfico por el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

El Gobierno pagará por la obra y sus anexos 32 millones de soles en bonos con la fecha del contrato; de los cuales depositará 7.000,000 á los 40 dias de otorgada la escritura; estos vales ganarán el 6 %. El resto se le abonará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos, segun certificacion del ingeniero inspector de la obra. Cada seis meses se liquidará la cuenta.

Como garantia, el contratista dejará en depósito el 10 % de sus cobros hasta un millon de soles, que le será devuelto con sus intereses el dia que fenezcan todas sus responsabilidades.

Los tribunales peruanos decidirán cualquiera diferencia que ocurra en el contrato, el cual no se suspende por enfermedad, y en caso de muerte pasará á los sucesores del contratista.

Las minas, fósiles y antigüedades que se descubran, pertenecen al Gobierno.

El 23 de Diciembre de 1869 aceptó don Enrique Meiggs las bases del contrato y el 31 del mismo mes se otorgó la escritura.

El 20 de Enero de 1870 se encargó al señor Ministro de Justicia que oficiase á los prefectos sobre la expropiacion de terrenos para el ferrocarril.

El 25 de Agosto se nombró superintendente de la segunda seccion de este camino al coronel graduado D. Miguel Zegarra.

El 7 de Noviembre el ingeniero en jefe informó al señor prefecto de Arequipa de

que tenia ya seis millas arregladas para colocar rieles.

El 15 de Febrero de 1870 se nombró inspector á D. Gerrit S. Backus de la seccion de Arequipa á Huayaty, y á D. Federico Hohagen de la de Huayaty á Puno.

350 kilómetros de Arequipa á Puno son recorridos por la locomotora y es el camino un ejemplo palpitante del poder de la moderna ingeniería.—Para no adelantar las ideas, se recomienda la lectura del capítulo sobre Naturaleza de los Ferrocarriles del Perú, en el que se trata de este camino.

PUNO Á CUZCO.

Por decreto de 3 de Enero de 1870, se nombró al ingeniero D. Pedro Sieber para que con dos auxiliares practicase los estudios y formase el presupuesto de un ferrocarril de Puno á Cuzco. Mas habiendo reclamado D. Enrique Meiggs este derecho como comprendido en la concesion que se le hizo en 19 de Enero de 1869 para los estudios de la línea entre Arequipa, Puno y Cuzco, se declaró que el ingeniero Sieber continuara de interventor en los trabajos, autorizados por ley del Congreso, fecha en 15 de Enero de 1869.

El 23 de Agosto informó el señor Meiggs al señor Ministro Santa Maria que la comision encargada de los estudios habia salido de Arequipa el dia 1° de Agosto á las órdenes del ingeniero D. Victor Pretot Freire, y que para aquella fecha tenia recorridas mas de 30 millas.

El señor Ministro Santa Maria dijo en 24 de Agosto al señor Meiggs que los vecinos de Azángaro deseaban que la línea pase por allí; á lo cual contestó el empresario que esta es una de las rutas que estudiarian los ingenieros.

Esta línea que despues se ha conocido con el nombre de Juliaca al Cuzco, tiene 193 kilómetros de longitud, y forma con las dos anteriores el camino de fierro mas largo de toda la América del Sur.

Culpa no del empresario sino de la penuria de los tiempos, ha sido la paralizacion de los trabajos que ha impedido hasta la fecha entregar al tráfico público esta portentosa obra de comunicacion trasandina, inconclusa todavia, aun cuando tan poco le falta para su terminacion.

ARICA Á TACNA.

El Congreso de 1851 autorizó en 16 de Diciembre al Poder Ejecutivo para contratar la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Arica á la ciudad de Tacna, cuya ley obtuvo el cúmplase el dia 18 del mismo mes.

En 6 de Agosto de 1862 y con vista de los planos levantados por el ingeniero don W. Evans, se concedió á D. José Hegan privilegio para la construccion del camino, con tal de que lo empezase en un año y lo terminara en tres.

Diósele propiedad y privilegio exclusivo por noventa y nueve años, pasando luego la propiedad al Estado; terrenos gratis; exencion de derechos de aduana, de toda contribucion y servicio de guerra por los mismos noventa y nueve años; facultad para construir un muelle y para importar 400 chinos, abonándosele la prima de 30 pesos. Las tropas y la correspondencia oficial pasarán gratuitamente la línea, y cualquier otro efecto del Gobierno por la mitad del precio de tarifa. Esta concede cuatro pesos por pasaje de 1ª, dos por 2ª; 5 reales por quintal ó 15 por carga de mula, sin que ningun bulto pague menos de 4 reales.

El Gobierno abonó $ 2.000,000 en vales de 4½ %, que le serian devueltos á los tres años de recibidos, "en cualquier papel del Estado."

El Gobierno garantizó por 25 años el 6½ % de los capitales invertidos en el camino.

Concedióse á Hegan el derecho de trasmision, menos á un Gobierno extranjero, y se le imponia ademas una multa de $ 25,000 para el caso de no concluir el camino en el plazo fijado.

El camino, segun el informe del ingeniero D. Luis Mariani (Junio 30 de 1856) tiene 38 ¾ millas inglesas ó unos 62 kilómetros.

En 23 de Mayo de 1857 se aprobó el traspaso que hizo Hegan de sus derechos á una compañia anónima.

En Setiembre 12 de 1857 el Gobierno declaró que la compañia que habia sucedido á Hegan tenia derecho para formar libremente sus estatutos.

Por via de ensayo se rebajó á la mitad la tarifa de fletes en 15 de Junio de 1859, con cuyo motivo aparecieron los nombres de D. Diego Hainsworth, D. Juan Campbell, D. Carlos L. Worm y D. Godofredo Abell firmando la tarifa.

Reñidísima controversia se entabló por la empresa con el Gobierno á causa del cambio de la tarifa; hubo reclamaciones, intervino la legacion inglesa y al fin y postre cesó la cuestion, porque el interventor del Gobierno señor D. P. Ureta demostró que el camino producia 8 ¾ %, es decir, mucho mas de lo que el Estado se habia obligado á garantizar.

Nada tiene desde entónces que hacer el Gobierno con este camino, que se mantiene por sí y produce muy buenos dividendos á la compañia inglesa que lo está explotando.

TACNA Á PUNO.

El 25 de Agosto de 1869 el Ministro señor Velarde ofició á D. Enrique Meiggs encargándole los estudios de un ferrocarril de la ciudad de Tacna para la de Puno, pasando por la de Moquegua.

D. Enrique Meiggs contestó el mismo dia que acababa de dar á su ingeniero en

jefe Mr. Thorndike la órden de que comisione para el efecto deseado al ingeniero señor Guido.

Por el informe de este que califica la línea de extremadamente costosa, parece que será (y fué) desechada tanto mas cuanto que está contratada la de Tacna á la frontera boliviana.

TACNA Á LA FRONTERA DE BOLIVIA.

Por el Ministerio de Obras Públicas se comisionó en 16 de Enero de 1869 al ingeniero D. Federico Hohagen para hacer los estudios de un camino de hierro entre Tacna y la ciudad de Puno, con ramificaciones en el Desaguadero ó en cualquier otro punto de la frontera de Bolivia, que fuese mas conveniente.

Posteriormente, el 28 del mismo Enero, se expidió por el Congreso una ley, con *fiat* del 29, autorizando al Ejecutivo para que mande hacer los estudios, verificar los trazos y firmar el presupuesto de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, atravesando los valles de Sama, Locumba, Moquegua y parte del territorio del departamento de Puno.

El 8 de Enero de 1870 se nombró al ingeniero D. Alejando M. Guido de Vigneau para los estudios preliminares y definitivos de este ferrocarril.

El 8 de Junio del mismo año, recibidos en el Ministerio los estudios, se dispuso sacar á remate la obra, señalándose el término de 30 dias y á condicion ds prestar los licitadores una fianza de 500,000 soles.

En virtud de esta convocatoria, se presentaron á la subasta el 5 de Julio los señores Dockendorff y Cª, Devés Frères y John Davis Campbell, haciendo propuestas que no vale la pena mencionar, desde que—

En 25 de Julio se aceptó la de D. Juan Davis Campbell, sócio representante de Hainsworth y Cª de Tacna, y D. Carlos Ochseinns, apoderado de E. Eslanger y Cª de Paris, quienes se comprometieron á hacer el camino sin gravámen para el fisco, y por solo un simple permiso que para ello pedian.

El Ministro señor Santa Maria firmó el decreto en favor de dichos señores, con las siguientes condiciones:

Organizarán una sociedad anónima bajo el título de "Ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia."

Empezarán los trabajos á los diez y ocho meses de firmada la escritura y se obligan á concluirlos seis años despues.

La propiedad pertenecerá siempre á la compañía.

Concesion de terrenos gratis; exencion de derechos, contribuciones y servicio militar.

En cambio conducirá la empresa sin retribucion las balijas del correo y por la mitad del precio las tropas y empleados en comision.

El Gobierno podrá adquirir cuando quiera la propiedad del camino, al precio que fijen peritos.

En caso de guerra el Gobierno tomará con el camino, sin indemnizacion á la empresa, las medidas que juzgue convenientes.

No habrá transferencia sin prévio aviso al Gobierno.

En el Senado de 1870—71 se suscitó la cuestion sobre que el Gobierno no debia dar auxilio alguno á esta empresa; pero nada en sustancia se resolvió, ni hasta la fecha (1876) se ha hecho nada, á pesar de los empeños y auxilios del Gobierno para esta empresa.

Naturaleza de los ferrocarriles del Perú. (*)

True is more wonderfull than fiction.

Necesario es tener presente ante todo que la cordillera de los Andes es una de las mas quebradas y altas del mundo, por manera que de extremo á extremo hay que allanar todo linaje de obstáculos, tales como rios, colinas y barrancos que han de ceder el paso por medio de tuneles, puentes y viaductos. En solo las líneas construidas y que se han de construir por don Enrique Meiggs, se deben echar 200 puentes de todas formas y tamaños, desde 20 hasta 1,000 piés de largo y se perforarán 70 tuneles, de 100 á 4,000 piés, cuya total extension será de 24,000 piés por 19 de alto y 16 ancho.

Estas líneas en realidad son fajas de hierro que arrancando de las playas del Pacífico, siguen avanzando por medio de una larguísima série de desarrollos y prodigiosos zigzags, hasta trepar por sobre las roqueñas crestas de los Andes, faldeando sus costados, formando innumerables V, en curvas osadas de 120 metros de radio, con gradientes de 3 y 4 %, cortes inmensos, viaductos, secavones, y poniendo á dura prueba cuantos recursos inspira la audacia y el talento crea, á fin de vencer los inconvenientes que á cada instante y por todas partes parecen surgir para cerrar el paso en todas direcciones.

Descuella por su belleza y mérito entre todas esas obras gigantescas, cuya grandeza contribuye á enaltecer el panorama que en deredor se ostenta á la contemplacion del viajero, la cadena de tuneles y puentes por donde atraviesa la locomotora antes de llegar á la Oroya, caserío que le ha dado su nombre al camino y dista del Callao 136 millas, asentado en una altura de 12.078 piés sobre el nivel del mar.

Mencion especial merece de estas obras, por lo osado y formidable que es, el túnel de la Cumbre, que tambien dicen de la Galera, el cual de largo mide 4,000 piés y está oradado en la peña viva á una altura de 15.645 sobre la baja marea. El Infiernillo se pasa por entre dos socavones y un puente muy largo, á la altura de 11.500 piés, y los famosos viaductos de Agua de Verrugas y Challapa, el primero de 576 y el segundo de 380 piés de largo por 252 y 150 de alto respectivamente, se encuentran á 5,840 y 7,950 piés sobre la plea-mar.

Rivalizan los demas caminos en su constante faldeo de estribos y á través de desfiladeros, con obras tan importantes y notables acaso como las de la Oroya misma; testigos elocuentes de este hecho son los admirables rebajos en los ferrocarriles de Arequipa y Puno, los puentes y tuneles del Cuzco y de Chimbote, ademas de muchos otros trabajos en agua, en tierra y en peña, que no mentamos en detalle para no hacer demasiado largo este folleto.

Trabajos han sido estos, imposibles de evitar y mas difíciles y costosos, como se ha dicho, que en otras partes de América y Europa. Sin ellos y sin los recursos de la ingeniería, nunca hubieran las líneas trasandinas escalado los ásperos pasajes de una cordillera de suyo tan salvaje, ya que para convencer solo basta decir que al salir de Arequipa á la altura de 7,642 piés, las máquinas tienen que ir repechando has-

(*) *The Railroads of Perú.*—Lima, 1873.

ta mas arriba de los 14,006 piés necesarios para entrar, despues de vencer obstáculos increibles, en la ciudad de Puno, sentada en la orilla del lago Titicaca á 12,488 piés de elevacion, bajando desde Juliaca (12,000 piés) hasta el Cuzco, la célebre capital del imperio de los Incas, en las márgenes del Huantanay, á una elevacion de 11,375 piés, despues de trasmontada la Cumbre á los 14,200.

Iguales dificultades ofrece la línea de Chimbote, en donde para llegar á los remates de Huaraz (9,920 piés) y de Recuay (10,040) han sido precisos muchos puentes y tuneles, entre los que se distinguen los viaductos de Huaylas y Caraz, el primero de 550 piés de largo y 9,140 sobre el mar, y el último de 370 y 7,337.

A lo cual se agrega la circunstancia tanto mas atendible, cuanto que nunca se la llevó antes en cuenta al echar la de los caminos de hierro en el mundo—de que las mas difíciles é importantes obras se han llevado á cabo en la region de la cordillera, llamada *puna*, es decir, á alturas de 5, 10 y 15,000 piés sobre el nivel del mar y donde se vive en constante batallar no solo con las penurias y escasez de cuanto es indispensable para la vida, sino contra las asperezas del terreno, los peligros, las influencias atmósfericas, las tempestades, el rayo, granizo, lluvia, nieve, hielo, avalanches, crecientes ó avenidas de pantanos y el *soroche* que proviene de lo delgado y tenue de la atmósfera enrarecida; todo ello combinado con otras causas esencialmente económicas que afectan la provision de brazos á tal extremo, que únicamente á fuerza de sacrificios y de grandes gastos se consiguen, y eso en algunas ocasiones para seis ú ocho horas de trabajo al dia, solamente, pagándoles salario de dos soles y mantencion, sin agregar lo que cuesta el trasporte, valen el médico y la botica, y otros muchos desembolsos que no por no sumarlos en el presupuesto, pesan menos en el balance de los totales de la caja empresaria. (*)

El camino de Mollendo á Arequipa, la segunda ciudad del Perú despues de Lima, mide 107 millas de largo. El primer golpe de barra se dió para su construccion el 27 de Mayo de 1868, y el 24 de Diciembre de 1870 quedó abierto al tráfico público.

Grandes fueron las dificultades para hacerlo, pues el agua para todos los usos hubo de ser accarreada á lomo de mula y en tan indispensable artículo para la vida se consumió la suma casi increible de medio millon de soles, en el corto período que se empleó en la construccion. (*)

En solo un trozo de 27 ½ millas de largo hubieron de sacarse 2.500,000 metros cúbicos de material; la suma total de cortes, rellenos y terraplenes fué de 7.000,000 de metros cúbicos, la mayor parte en peña muy dura.

En la seccion de Cahuintala mas de 19,000 barriles de pólvora se gastaron, y en toda la línea 2.750,000 libras. (Costó la pólvora 440,000 soles.)

Las alturas de este camino sobre el nivel del mar son:

	Piés.
Cachendo	3240
Posco	1830 1920 2523
La Joya	4160
Uchumayo	5750
Cahuintala	2943 3100
Huasamayo	5400
Corralones	6200
Mollebaya	6400
Congata	6477
Huáico	6700
Tingo Grande	7113
Arequipa	7549

El camino de Arequipa á Puno es un verdadero laberinto de cortes, faldeos, desarrollos y puentes, con declives rápidos y curbas de muy corto radio; los primeros nunca pasan, sin embargo, del 54 ‰ y las últimas de 352 piés.

De los trabajos han salido 7.800,000 metros cúbicos de tierra, arena y greda y 1.100,000 de roca y granito.

No tiene sino un túnel y su puente mas largo está sobre el rio Chili al salir de Arequipa y mide 1600 piés.

La línea de Puno atraviesa los Andes por el Crucero á la altura de 14,665 piés sobre el nivel del mar.

Despues de asentados los rieles se presentó una cuestion sumamente interesante en la ingeniería y de mucha importancia para los constructores de locomotoras y empresarios de caminos de hierro.

La cual era que no habiéndose conocido antes caminos tan elevados como los peruanos, jamas se habia presentado tampoco la ocasion de averiguar si la presion disminuida por el enrarecimiento de la atmósfera afectaria fatalmente las fuerzas de la máquina y su traccion.

Pero en el camino de Puno se ha resuelto prácticamente el punto de una manera

(*) El ferrocarril del Pacífico, mas largo pero no mas difícil que el de la Oroya, tiene su punto culminante en el Paso de Evans, de las Montañas Negras que se extienden 80 leguas entre el fuerte Laramie al Norte y el Pico de Pikes al Sur. De consiguiente, mientras que en la gran línea norteamericana, para 240 millas de distancia solo una altura de 8,242 piés—la del Paso de Evans, mayor que la del Mont Cenis—ha sido vencida, en la Oroya *para 78 millas únicamente* ha sido preciso remontar hasta la prodigiosa altura de 15.645 piés sobre el nivel del mar.

Por donde se ve que los ferrocarriles trasandinos del Perú son los mas altos del mundo, pues lo mismo sucede con el de Huaraz, el de Puno y el del Cuzco.

(*) Calcúlase que en los 19 meses de trabajo se gastó en agua á razon de mil soles diarios.

Naturaleza de los ferrocarriles del Perú. (*)

True is more wonderfull
than fiction.

Necesario es tener presente ante todo que la cordillera de los Andes es una de las mas quebradas y altas del mundo, por manera que de extremo á extremo hay que allanar todo linaje de obstáculos, tales como rios, colinas y barrancos que han de ceder el paso por medio de tuneles, puentes y viaductos. En solo las líneas construidas y que se han de construir por don Enrique Meiggs, se deben echar 200 puentes de todas formas y tamaños, desde 20 hasta 1,000 piés de largo y se perforarán 70 tuneles, de 100 á 4,000 piés, cuya total extension será de 24,000 piés por 19 de alto y 16 ancho.

Estas líneas en realidad son fajas de hierro que arrancando de las playas del Pacífico, siguen avanzando por medio de una larguísima série de desarrollos y prodigiosos zigzags, hasta trepar por sobre las roqueñas crestas de los Andes, faldeando sus costados, formando innumerables V, en curvas osadas de 120 metros de radio, con gradientes de 3 y 4 %, cortes inmensos, viaductos, socavones, y poniendo á dura prueba cuantos recursos inspira la audacia y el talento crea, á fin de vencer los inconvenientes que á cada instante y por todas partes parecen surgir para cerrar el paso en todas direcciones.

Descuella por su belleza y mérito entre todas esas obras gigantescas, cuya grandeza contribuye á enaltecer el panorama que en deredor se ostenta á la contemplacion del viajero, la cadena de tuneles y puentes por donde atraviesa la locomotora antes de llegar á la Oroya, caserío que le ha dado su nombre al camino y dista del Callao 136 millas, asentado en una altura de 12.078 piés sobre el nivel del mar.

Mencion especial merece de estas obras, por lo osado y formidable que es, el túnel de la Cumbre, que tambien dicen de la Galera, el cual de largo mide 4,000 piés y está oradado en la peña viva á una altura de 15.645 sobre la baja marea. El Infiernillo se pasa por entre dos socavones y un puente muy largo, á la altura de 11.500 piés, y los famosos viaductos de Agua de Verrugas y Challapa, el primero de 576 y el segundo de 380 piés de largo por 252 y 150 de alto respectivamente, se encuentran á 5,840 y 7,950 piés sobre la plea-mar.

Rivalizan los demas caminos en su constante faldeo de estribos y á través de desfiladeros, con obras tan importantes y notables acaso como las de la Oroya misma: testigos elocuentes de este hecho son los admirables rebajos en los ferrocarriles de Arequipa y Puno, los puentes y tuneles del Cuzco y de Chimbote, ademas de muchos otros trabajos en agua, en tierra y en peña, que no mentamos en detalle para no hacer demasiado largo este folleto.

Trabajos han sido estos, imposibles de evitar y mas difíciles y costosos, como se ha dicho, que en otras partes de América y Europa. Sin ellos y sin los recursos de la ingeniería, nunca habieran las líneas trasandinas escalado las asperas [illegible] de una cordillera de suyo tan salvaje. [illegible] para convencer solo basta decir [illegible] ir de Arequipa á la altura [illegible] las máquinas [illegible] que [illegible]

(*) *The Railroads of Perú.*—Lima, 1872.

Naturaleza de los ferrocarriles del Perú. (*)

True is more wonderfull
than fiction.

Necesario es tener presente ante todo que la cordillera de los Andes es una de las mas quebradas y altas del mundo, por manera que de extremo á extremo hay que allanar todo linaje de obstáculos, tales como rios, colinas y barrancos que han de ceder el paso por medio de tuneles, puentes y viaductos. En solo las líneas construidas y que se han de construir por don Enrique Meiggs, se deben echar 200 puentes de todas formas y tamaños, desde 20 hasta 1,000 piés de largo y se perforarán 70 tuneles, de 100 á 4,000 piés, cuya total extension será de 24,000 piés por 19 de alto y 16 ancho.

Estas líneas en realidad son fajas de hierro que arrancando de las playas del Pacífico, siguen avanzando por medio de una larguísima série de desarrollos y prodigiosos zigzags, hasta trepar por sobre las roqueñas crestas de los Andes, faldeando sus costados, formando innumerables V, en curvas osadas de 120 metros de radio, con gradientes de 3 y 4 %, cortes inmensos, viaductos, secavones, y poniendo á dura prueba cuantos recursos inspira la audacia y el talento crea, á fin de vencer los inconvenientes que á cada instante y por todas partes parecen surgir para cerrar el paso en todas direcciones.

Descuella por su belleza y mérito entre todas esas obras gigantescas, cuya grandeza contribuye á enaltecer el panorama que en deredor se ostenta á la contemplacion del viajero, la cadena de tuneles y puentes por donde atraviesa la locomotora antes de llegar á la Oroya, caserío que le ha dado su nombre al camino y dista del Callao 136 millas, asentado en una altura de 12.078 piés sobre el nivel del mar.

Mencion especial merece de estas obras, por lo osado y formidable que es, el túnel de la Cumbre, que tambien dicen de la Galera, el cual de largo mide 4,000 piés y está oradado en la peña viva á una altura de 15.645 sobre la baja marea. El Infiernillo se pasa por entre dos socavones y un puente muy largo, á la altura de 11.500 piés, y los famosos viaductos de Agua de Verrugas y Challapa, el primero de 576 y el segundo de 380 piés de largo por 252 y 150 de alto respectivamente, se encuentran á 5,840 y 7,950 piés sobre la plea-mar.

Rivalizan los demas caminos en su constante faldeo de estribos y á través de desfiladeros, con obras tan importantes y notables acaso como las de la Oroya misma; testigos elocuentes de este hecho son los admirables rebajos en los ferrocarriles de Arequipa y Puno, los puentes y tuneles del Cuzco y de Chimbote, ademas de muchos otros trabajos en agua, en tierra y en peña, que no mentamos en detalle para no hacer demasiado largo este folleto.

Trabajos han sido estos, imposibles de evitar y mas difíciles y costosos, como se ha dicho, que en otras partes de América y Europa. Sin ellos y sin los recursos de la ingeniería, nunca hubieran las líneas trasandinas escalado los ásperos pasajes de una cordillera de suyo tan salvaje, ya que para convencer solo basta decir que al salir de Arequipa á la altura de 7,642 piés, las máquinas tienen que ir repechando has-

(*) *The Railroads of Perú.*—Lima, 1878.

de tierras construian ellos mismos el camino y consideraban como un atentado contra la propiedad la intervencion del Gobierno en ta ejecucion de un camino ó un canal, á punto de que el duque de Nemours mandara hacer fuego contra los primeros trabajadores que fueron á construir el canal de Briare.

La ordenanza real de 22 de Junio—13 de Agosto de 1842 dividió el territorio frances en 5 inspeciones, confiada cada una á un inspector divisionario de puentes y calzadas, encargándole el estudio de los caminos de hierro en su territorio, y la supervigilancia de su construccion. El inspector divisionario y tres inspectores generales de puentes y calzadas, con un ingeniero secretario, forman la seccion de caminos de hierro.

A esta junta ayuda la comision administrativa encargada de la estadística, que es consultada sobre adquisicion de terrenos y proyectos de ferrocarriles, sobre bosques de explotacion, reglamentos de policia para ferrocarriles, y en general sobre el establecimiento y explotacion de dichos caminos.

Finalmente existe la comision superior presidida por el Ministro de Obras Públicas ó el subsecretario, que debe resolver todas las cuestiones valiéndose de hombres políticos, militares, científicos, etc.

En resúmen, el método para llevar á cabo un camino de hierro es este:

Estudios dirigidos por el inspector divisionario y hechos por sus ingenieros.

Exámen posterior, de que se dará luego idea.

Informe de la municipalidad, de la comision de trazos y de la de estadística.

Informe del consejo general de puentes y calzadas.

Resolucion del Ministro.

Cuando se modifica el proyecto, se le somete á un informe suplementario, ripitiéndose su exámen en la parte modificada.

El camino se saca á remate, exigiéndose fianza para garantizar su ejecucion.

Hecho el camino y estipulada la participacion del Estado ó por contrata ó porque el Estado dió fondos para hacerlo ó garantizó sus réditos, se establece la manera de justificar sus productos, segun el modelo de la concesion de París á Orleans y de Estraburgo á Basle (ordenanza de 20 de Octubre de 1843) á saber:

Un comisionado del Gobierno interviene en todos los actos financieros de la compañia y al efecto esta le pasa cópia de todas sus resoluciones, cuentas y demas documentos que acrediten su manejo. Pone á su disposicion todos los edificios, establecimientos, caja y cartera. El comisionado puede exigir la reunion de la junta de administracion. Todo esto sin perjuicio de las disposiciones del Ministro.

El comisionado puede asistir á la junta general y hacer que conste su opinion.

Ademas tiene la comision de finanzas derecho de exámen en las cuentas.

Todos los años serán estas presentadas y el Ministro nombrará una comision que las examine en el mismo local de la compañia.

Entregado el camino á la compañia, queda esta dueña de su manejo y sostenimiento y forma inmediatamente los planos y descricion del camino y sus dependencias; el estado de los puentes, viaductos, canales, etc; y el de los edificios.

La compañia se obliga á poner al camino y á su costa todos los accesorios, inclusos los cambios de via, plataformas giratorias y la arena para relleno entre los durmientes; las locomotoras, coches, carros, guias y demas máquinas necesarias, bombas, fraguas, etc., etc.; las cercas para separar el camino de los ribereños.

La via ha de ser doble en todo el camino. En las estaciones y sus aproches habrá ademas las carrileras precisas.

Los rieles deben de ser de primera calidad y pesar 30 kilógramos por metro.

El balastro ha de ser excelente.

Las cercas serán de mamposteria, de pared de tierra, de madera de postes con alambre ó de foso de un metro de profundidad y 50 centímetros de ancho.

Las puertas abrirán hácia los terrenos adyacentes y no hácia el camino.

El camino tendrá un terraplen de 8 metros 30 centímetros en la parte llana y 7 metros 40 centímetros en las rocas y cortes entre parapetos y subterráneos.

Entre los rieles no habrá menos de 1 metro 44 centímetros y la distancia entre dos carrileras será de 1 metro 80 centímetros entre las caras exteriores de los rieles.

Entre el riel y la arista del terraplen habrá 1.50 en la parte llana y 1 en rocas y cortes.

El radio mínimo es de 1,000 metros.

La gradiente máxima 5 milímetros por metro.

Las estaciones serán señaladas por la administracion con audiencia de la compañia. Habrá casas de madera para el peon caminero en los cambios de via.

Un ferrocarril cruzará siempre el camino real en puente ó en zanja, á menos de que haya obstáculos invencibles. El camino vecinal, á nivel.

Al cruzar por sobre el camino, el ojo del puente no tendrá menos de 8 metros en camino real; 7 en el departamental; 5 en el vecinal, y 4 en el de poco tráfico. Su altura 5 metros; ancho del parapeto 7.40; alto del parapeto 80 centímetros.

Al cruzar por debajo, el puente que sostiene el camino de ruedas tendrá 8 metros de ancho para el real, 7 para el departamental, 5 para el vecinal, 4 para el de poco tráfico. El ojo del puente será de 7.40 y la distancia 4.30.

Al cruzar á nivel, los rieles no tendrán altura ni profundidad que exceda de 3 cen-

timetros y no ofrecerán ningun obstáculo á la circulacion.

En todo punto en que la administracion lo exija, habrá puerta con guarda para abrirla y cerrarla.

La compañia desecará toda represa de agua, hecha por causa de sus trabajos; los desagües serán de mamposteria.

Ningun ferrocarril podrá interrumpir la navegacion de los rios.

Tampoco podrá interrumpir el tráfico de los caminos. Si hace alguno provisional, lo mandará examinar por el ingeniero del Estado antes de abrirlo al público.

Los cortes subterráneos tendrán 7.40 de ancho entre los parapetos y 5.50 de altura.

Las filtraciones de los subterráneos serán contenidas por la compañia.

Las bóvedas, sócalos, coronamientos, y demas obras de resistencia se harán con piedra de talla. Si no la hubiere, se tolerará el ladrillo.

Todo terreno necesario á la via será comprado y pagado por la compañia, lo mismo que los derechos de agua, ocupacion temporal, destruccion de fábricas etc.

La compañia hará á su costa el plano del camino con sus deslindes, inventarios, y demas circunstancias convenientes.

Los trabajos en la zona militar corresponden á los ingenieros militares ó al ingeniero constructor bajo la inspeccion de aquellos.

Si al año de hecho el contrato no está en explotacion el camino, se anulará aquel sin mas aviso ni declaratoria, y la fianza se hará efectiva en favor del Estado. En otro caso, se devolverá su importe por décimas partes, segun vaya adelantando el trabajo.

Un camino de hierro disfrutará de las preminencias de toda obra pública.

Un camino se pondrá en explotacion por secciones tan luego como se concluya cada una y sea aprobada.

La compañia mantendrá el camino en constante buen estado de servicio y si no, lo hará el Estado á costa de la compañia.

Si la compañia interrumpiere por tres meses la explotacion del camino, el Estado la mandará hacer de oficio, ínterin la saca á remate, todo á costa de la compañia.

Las máquinas locomotoras serán fumíboras.

Habrá coches de 1ª, 2ª y 3ª clase.

MEDIDAS: El ancho del terraplen en su superficie para dos carrileras es de 1.30 metros, menos en las zanjas, cortes y rocas: 1.40.

El ancho en los bordes interiores de los rieles será de 44 centímetros.

El ancho entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista del camino será 1.50 metros; menos en cortes y rocas que será 1 metro.

Estas medidas pueden ser modificadas á propuesta de la compañia.

La gradiente mayor es de 5 %; el término medio 3—3½ %.

El mínimun del radio de las curvas 900 metros á 1,000.

Los desvios deben de ser calculados matemáticamente.

Los puentes sobre los caminos vecinales tendrán 5 metros de alto y 5 de ancho. Serán de calicanto ó de hierro.

La gradiente de caminos sustitutos 3 % para los públicos, 5 para los vecinales.

ALEMANIA.

De la *Legislacion de los Caminos de Hierro en Alemania* por M. VON REDEN, traducida al frances y anotada por PRÓSPERO TOURNEAUX. 1845, son los datos siguientes:

Para los caminos de hierro destinados al uso de un particular no se necesita permiso del Gobierno.

Ningun camino de hierro para uso público podrá construirse sin permiso del Gobierno.

El Gobierno concede permiso para hacer los estudios del trazo y para construir el camino.

Si dos ó mos lo pidieren y no pudieren avenirse, á todos se les concederá.

La concesion de estudios es una recomendacion de preferencia para la de construccion en igualdad de otras circunstancias.

Para obtener la concesion de estudios se necesita: 1º Que no se haya hecho otra anterior ni haya camino con privilegio en esa via; 2º Que sea útil el proyecto y no cause perjuicio, poniendo trabas á otro inmediato y en cuya ejecucion tenga el Gobierno interés por razones comerciales ó de provecho general; 3º Que la posicion de la persona solicitante inspire confianza.

El Gobierno podrá exigir garantia de que se harán los estudios.

El proyecto de camino pasará á informe de una comision de propietarios que juzgarán sobre su conveniencia.

Con el informe favorable de esta comision pasará el proyecto á la junta de ingenieros.

Es condicion de todo proyecto que manifieste los puntos extremos y los principales intermedios;

Que á ningun otro individuo se le dará el mismo permiso;

Que sin embargo se considerará como separada y agena de esta concesion la de una ramificacion y la prolongacion de la línea.

En este caso ambas empresas se pondrán de acuerdo para entenderse en la explotacion y si no lo hicieren, el Gobierno podrá decidir como árbitro á solicitud de una de las partes.

El ancho de todos los caminos de Baviera es uniforme—4 piés 8 pulgadas, medida inglesa entre rieles—y reducida á la bávara se canserva de ella un patron en el Ministerio de Estado.

El inspector del camino podrá suspender la ejecucion de un acuerdo de la compa-

ñia en casos muy graves hasta dar cuenta al Gobierno.

La ley dinamarquesa exime á toda compañia del uso de papel sellado y derecho de timbres para su contrato y acciones.

La compañia ejerce en toda la línea la policia del camino.

El Estado interviene en la fijacion de tarifas y su cambio.

La compañia está obligada á presentar sus cuentas al Estado.

Despues del plazo de la concesion la propiedad pasa al Estado.

El Estado se reserva el derecho de comprar todo camino de hierro al cabo de cierto número de años.

El Estado tiene derecho á conservar un inspector en los asuntos de la compañia.

El Estado se servirá gratuitamente del camino en tiempo de guerra.

El Estado cederá siempre gratuitamente sus terrenos para construir caminos de hierro.

Como todo monopolio tiene sus inconvenientes, es necesario que el Gobierno se mezcle en las relaciones interiores de la compañia y en la direccion de sus negocios.

Los empleados de la compañia no podrán ejercer funciones de policia si no llevan uniforme en el momento de ejercerlas.

En las concesiones nuevas se exigirá como condicion indispensable el establecimiento del telégrafo en toda la línea.

Hace diez años (dice en 1845 von Reden) que la Alemania toda rechazaba, con muy pocas excepciones, las caminos de hierro, porque se les consideraba como orígen de males sin cuento.

BÉLGICA.

La ordenanza dada por Leopoldo, Rey de los belgas, dispone:

No se permiten árboles á 20 metros de un camino, sin permiso del Gobierno.

Ni á 8 metros montones de piedras ni otra sustancia.

Ni abrir canteras ni minas á 20 metros.

Ni zanjas.

Ni poner edificios de madera, paja ni otra sustancia combustible, ni depósito de granos ó paja ú otra sustancia combustible.

Leyes penales.

ALEMANIA.—La compañia está obligada á pagar los daños y perjuicios que sufrieren tanto los pasajeros como las mercancias, menos cuando ocurrieren por cuenta del perjudicado ó hubiere fuerza mayor.

PRUSIA.— La compañia es responsable de todos los daños que causare, y la naturaleza peligrosa de la empresa no puede ser considerada como caso extraordinario que garantice la indemnidad.

BAVIERA.—La compañia es responsable á las demandas por indemnizacion, fundadas en derecho, cuando el daño proviene de la empresa.

HAMBURGO.— La compañia es responsable del resultado de la imprudencia ó descuido de sus empleados ó de la imperfeccion de sus construcciones ó de la negligencia de su vigilancia.

FRANCIA.—El que por descuido ó negligencia causare un accidente del que resultaren heridas, sufrirá diez meses de prision y mil francos de multa. Si resultare muerte, la prision será de seis meses á cinco años y la multa de trescientos á tres mil francos.

Todo maquinista y guarda-frenos que abandone su puesto durante el viaje de un tren, sufrirá prision de seis meses á dos años.

La compañia es responsable á los pasajeros de los daños que sufran por causa de los empleados de la misma.

El Estado tiene la misma responsabilidad si explota por su cuenta el ferrocarril.

Los delitos antedichos se comprobarán sumariamente por los empleados del ferrocarril ó los de la policia anexos al camino.

INGLATERRA.—Los daños y perjuicios causados á puentes y canales, caminos, casas, personas y animales, por la locomotoras, son de cuenta de los dueños de esta de mancomum et insolidum. Los recobrarán de sus empleados.

ESTADOS UNIDOS.—Las compañias son responsables como cualesquiera otros porteadores.

BÉLGICA.—So pena de 500 francos de multa y la destruccion de lo hecho, despues de un aviso racional, por la via administrativa;

El que ponga obstáculo ó impedimento á un camino de hierro pagará de 50 á 200 francos de multa.

Será colocado bajo la vigilancia de la policia por 2 á 5 años.

Si ocasionare accidente, sufrirá las penas del código penal.

El culpable de un accidente por descuido ó negligencia ó falta de cumplimiento á las reglas, pagará 10 á 200 francos de multa.

En caso de heridas sufrirá prision de 15 dias á seis meses; si de muerte, prision de 6 meses á 5 años y multa de mil francos.

El Gobierno podrá dar á los empleados de un ferrocarril atribuciones de policia.

En este caso prestarán juramento para el desempeño del destino que no abrazará sino los linderos de la compañia.

La cuenta que dé un agente así nombrado, hará fé, hasta prueba en contrario, sobre todo hecho que contravenga al reglamento.

Leyes y disposiciones legales sobre ferrocarriles en el Perú.

El Congreso manda construir el camino de Lima al Callao.

Lima, Octubre 27 de 1845.

Excmo. Señor.

El Congreso ha resuelto que se remitan al Ejecutivo las propuestas hechas por don Teodoro Geoffroy y Cª y D. Antolin Rodulfo, para construir un camino de fierro de esta capital al Callao, á fin de que consideradas estas con las que se han dirigido por el Ministerio de Gobierno desde el año 1825 y las que de nuevo se presenten, se verifique cuanto antes tan importante empresa, prefiriendo la mas ventajosa y celebrando el contrato respectivo ; con la prévia circunstancia de que el ferrocarril entre esta ciudad y el Callao se abra fuera del actual camino carretero, para no perjudicar la industria del país ; dándose cuenta al Congreso para su aprobacion.

Lo comunico á VE. remitiendo las propuestas indicadas, para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios guarde á VE.—MANUEL SALAZAR, Presidente del Senado.—JOSÉ ISIDRO BONIFAZ, Presidente de la Cámara de Diputados.—JERVACIO ALVAREZ, Senador Secretario.—JOSÉ ENRIQUE GAMBOA, Diputado Secretario Suplente.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Octubre 29 de 1845.

Obsérvese.— Rúbrica de S. E.—DAVILA.

Veto del Ejecutivo.

En 9 de Noviembre, objetó el Ejecutivo que la resolucion del Congreso le coartaba sus facultades para contratar en obra tan principal, y que no se haria si las Cámaras no estuviesen reunidas ; por lo cual remitia lo resuelto para su reconsideracion.

El Congreso permanece inflexible.

Lima, Enero 13 de 1846.

Excmo. Señor.

El Congreso ha reconsiderado, teniendo á la vista las observaciones hechas por el Ejecutivo en 9 de Noviembre último, la resolucion de 27 de Octubre del año que ha espirado, relativa á las propuestas de don Teodoro Geoffroy y Cª y D. Antolin Rodulfo para establecer un camino de fierro de esta capital al Callao, y ha permanecido inflexible, con la calidad de que se supriman estas palabras "dándose cuenta al Congreso para su aprobacion."

Lo comunicamos á VE. devolviendo la expresada resolucion con las propuestas indicadas, para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios guarde á VE.—MANUEL SALAZAR, Presidente del Senado.—JOSÉ ISIDRO BONIFAZ, Presidente de la Cámara de Diputados.—JERVACIO ALVAREZ, Senador Secretario.—A. AVELINO CUETO, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 15 de 1846.

Cúmplase, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—DAVILA.

2.° Que debe por todos medios procurarse la construccion de caminos de fierro, que acercando las distancias faciliten las transacciones mercantiles, y contribuyan eficazmente al progreso nacional;

3.° Que la falta de capitales en el pais exige se ofrezca á los que acometan tales empresas, un mínimum de interés por los que se empleen en ellas, ó se adopten otros medios que, conciliando los intereses de los negociantes y los de la Nacion, sirvan de estímulo á los que intenten llevar á cabo estas obras, atrayendo así á nuestro territorio capitales extranjeros.

4.° Que habiéndose levantado los planos y formado el presupuesto del camino de fierro proyectado entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, por órden del Supremo Gobierno, se han manifestado las facilidades que la obra presenta en su realizacion y costo total.

Da la ley siguiente:

Art. único. Se autoriza al Poder Ejecutivo para que contrate la construccion de un camino de fierro, entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, ofreciendo á la empresa, por el término de 25 años, una garantia de 6 % de interés sobre la cantidad expresada en el presupuesto formado por los ingenieros del Estado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en Lima, á 30 de Enero de 1861. *Miguel del Carpio*, Presidente del Senado. —*Antonio Arenas*, Presidente de la Cámara de Diputados. — *José Hermógenes Cornejo*, Senador Secretario.—*Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministro de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á 11 de Abril de 1861.— *Antonio Arenas*, Presidente del Congreso.— *José H. Cornejo*, Secretario del Senado.— *Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

El Presidente del Congreso publica la resolucion que manda construir el ferrocarril á Jauja.

SECRETARIA DEL CONGRESO.

Lima, 11 de Abril de 1861.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

El Presidente del Congreso en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, ha promulgado en esta fecha la resolucion de 31 de Febrero último, por la que se autoriza al Gobierno para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja.

Tenemos el honor de comunicarlo á US., acompañándole el original de dicha ley, á fin de que se sirva hacerla imprimir en el periódico oficial y expedir las órdenes correspondientes para su cumplimiento.

Dios guarde á US. — *José H. Cornejo.* — *Evaristo Gomez Sanchez.*

Resolucion citada.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS.

PRESIDENTE DEL CONGRESO.

Por cuanto el Congreso, permaneciendo inflexible á las observaciones hechas por el Poder Ejecutivo, ha dado la resolucion siguiente:

Lima, Febrero 13 de 1861.

Excmo. Señor.

El Congreso autoriza á V. E. para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja; y para que, en caso de resultar practicable, disponga que se provoquen, con tal objeto, propuestas en Europa y en los Estados Unidos, ofreciéndose la garantia del 6 % de interés anual, sobre los capitales que se inviertan en dicha obra.

Lo comunico á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—*Miguel del Carpio*, Presidente del Senado. - *Antonio Arenas*, Presidente de la Cámara de Diputados.— *José H. Cornejo*, Secretario del Senado.— *Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministro de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á 11 de Abril de 1861.—*Antonio Arenas*, Presidente del Congreso.— *José H. Cornejo*, Secretario del Senado. — *Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

Ley que da 6 por ciento al ferrocarril de Iquique á la Noria.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Noviembre 19 de 1862.

El Congreso ha concedido á los empresarios del ferrocarril de Iquique á las Sali-

VI. Que el proyectado ferrocarril entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, merece por la importancia de las riquezas que está llamado á desarrollar, que se haga para conseguir su realizacion, las mismas concesiones que á los otros se han decretado, y al que se contrae el anterior considerando.

VII. Que una vez reconocidas las bases mas apropiadas para conseguir la plantificacion de vias férreas, y establecidas como lo están para las que se han decretado ya y para las que por esta ley se decretan, es indispensable generalizarlas para todas las que en adelante puedan llevarse á cabo.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.° Se autoriza al Poder Ejecutivo, para que proceda á contratar la construccion de un camino de hierro, entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, con las ramificaciones que se juzguen convenientes, bien por cuenta del Estado, bien por cuenta de una empresa particular, observándose en este último caso las prescripciones siguientes:

1ª La empresa cuya propuesta se admitiere, ejecutará los estudios preliminares de la via y los presentará al Gobierno, acompañados del presupuesto de la obra, y de los datos necesarios para conocer su utilidad y productos.

2ª El Gobierno pasará estos trabajos á la Direccion General de Obras Públicas, para que esta los examine y estudie y comisione un ingeniero del Estado, que de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto.

3ª Estos nuevos trabajos se someterán á la Junta de Ingenieros, y con el parecer que esta emita, los pasará la Direccion de Obras Públicas al Poder Ejecutivo, con un informe detallado.

4ª El Gobierno someterá todos estos estudios y trabajos á una junta formada por tres comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

5ª El Gobierno en mérito de estos antecedentes, dispondrá que se otorgue la correspondiente escritura, con todas las formalidades, seguridades y requisitos que convenga y que la ley exija.

Art. 2.° El Ejecutivo queda autorizado para garantizar á la empresa, que para la plantificacion de este ferrocarril se forme, un mínimun de interés que no exceda de 7 % anual, y por el término de 25 años á lo mas, sobre el capital que para su construccion se juzgue indispensable, afectando al efecto las rentas nacionales.

Art. 3.° Se autoriza al Poder Ejecutivo para que aplique las disposiciones contenidas en esta ley, al camino de hierro que debe correr entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, y á todos los demas que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad satisfactoriamente, promoviendo al intento la formacion de empresas que los lleven á cabo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dada en Lima, á 7 de Noviembre de 1864.—*Ramon Castilla*, Presidente del Senado.—*José Rufino Echenique*, Presidente de la Cámara de Diputados.—*Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*L. G. Astete*, Diputado Secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 8 de Noviembre de 1864.—JUAN ANTONIO PEZET.—*Evaristo Gomez Sanchez.*

Ley para construir el ferrocarril de Islay á Arequipa.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando de gran importancia para el progreso de los Departamentos del Sur, la construccion de un camino de hierro entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa; y teniendo noticia de que existe en el Ministerio de Gobierno una propuesta con tal objeto,

Decreta:

El Poder Ejecutivo celebrará, á la mayor brevedad posible, la contrata para el ferrocarril entre Islay y Arequipa, en los términos y bajo las condiciones que estime mas convenientes á los intereses del pais.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en Lima, á 2 de Octubre de 1860.— *Manuel de Mendiburu*, Vicepresidente.— *Mariano Loli*, Secretario.—*Manuel Antonio Zárate*, Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Octubre 9 de 1860.

Cúmplase, reiterándose al efecto las órdenes que con anticipacion ha dictado el Gobierno, y publíquese.—Rúbrica de S. E. —*Morales.*

Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Ica á Pisco.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS.

PRESIDENTE DEL CONGRESO.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando:

1.° Que uno de los principales embarazos que se oponen al desarrollo de la industria nacional, es la falta de vias de comunicacion;

2.° Que debe por todos medios procurarse la construccion de caminos de fierro, que acercando las distancias faciliten las transacciones mercantiles, y contribuyan eficazmente al progreso nacional;

3.° Que la falta de capitales en el pais exige se ofrezca á los que acometan tales empresas, un mínimun de interés por los que se empleen en ellas, ó se adopten otros medios que, conciliando los intereses de los negociantes y los de la Nacion, sirvan de estímulo á los que intenten llevar á cabo estas obras, atrayendo así á nuestro territorio capitales extranjeros.

4.° Que habiéndose levantado los planos y formado el presupuesto del camino de fierro proyectado entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, por órden del Supremo Gobierno, se han manifestado las facilidades que la obra presenta en su realizacion y costo total.

Da la ley siguiente:

Art. único. Se autoriza al Poder Ejecutivo para que contrate la construccion de un camino de fierro, entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, ofreciendo á la empresa, por el término de 25 años, una garantia de 6 % de interés sobre la cantidad expresada en el presupuesto formado por los ingenieros del Estado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en Lima, á 30 de Enero de 1861. *Miguel del Carpio*, Presidente del Senado. —*Antonio Arenas*, Presidente de la Cámara de Diputados. — *José Hermógenes Cornejo*, Senador Secretario.—*Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministro de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á 11 de Abril de 1861.— *Antonio Arenas*, Presidente del Congreso.— *José H. Cornejo*, Secretario del Senado.— *Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

El Presidente del Congreso publica la resolucion que manda construir el ferrocarril á Jauja.

SECRETARIA DEL CONGRESO.

Lima, 11 *de Abril de* 1861.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

El Presidente del Congreso en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, ha promulgado en esta fecha la resolucion de 31 de Febrero último, por la que se autoriza al Gobierno para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja.

Tenemos el honor de comunicarlo á US., acompañándole el original de dicha ley, á fin de que se sirva hacerla imprimir en el periódico oficial y expedir las órdenes correspondientes para su cumplimiento.

Dios guarde á US. — *José H. Cornejo.*— *Evaristo Gomez Sanchez.*

Resolucion citada.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS.

PRESIDENTE DEL CONGRESO.

Por cuanto el Congreso, permaneciendo inflexible á las observaciones hechas por el Poder Ejecutivo, ha dado la resolucion siguiente:

Lima, Febrero 13 *de* 1861.

Excmo. Señor.

El Congreso autoriza á V. E. para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja; y para que, en caso de resultar practicable, disponga que se provoquen, con tal objeto, propuestas en Europa y en los Estados Unidos, ofreciéndose la garantia del 6 % de interés anual, sobre los capitales que se inviertan en dicha obra.

Lo comunico á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—*Miguel del Carpio*, Presidente del Senado. - *Antonio Arenas*, Presidente de la Cámara de Diputados.— *José H. Cornejo*, Secretario del Senado.— *Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministro de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á 11 de Abril de 1861.—*Antonio Arenas*, Presidente del Congreso.— *José H. Cornejo*, Secretario del Senado. — *Evaristo Gomez Sanchez*, Diputado Secretario.

Ley que da 6 por ciento al ferrocarril de Iquique á la Noria.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Noviembre 19 *de* 1862.

El Congreso ha concedido á los empresarios del ferrocarril de Iquique á las Sali-

nas de la Noria, la garantia del 6 % sobre el capital que se invierta en su construccion, solo hasta la cantidad de un millon setecientos mil pesos ($ 1.700,000;) previniendo al Poder Ejecutivo, que los sueldos y demas gastos necesarios para la construccion y administracion del camino, se arreglarán de acuerdo con el Gobierno.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demas fines.

Dios guarde á V. E.—*Miguel del Carpio*, Presidente del Senado.—*José María Perez*, Presidente de la Cámara de Diputados.—*Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*Epifanio Serpa*, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Noviembre 28 de 1862.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Arenas.*

Resolucion en favor del ferrocarril de Pisco á Ica.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Diciembre 1.° *de* 1862.

Excmo. Señor.

El Congreso ha resuelto que V. E. proceda desde luego á admitir la propuesta que sea mas conveniente, entre las que se hayan presentado, conforme á los fines y sin contrariar las condiciones de la ley de 31 de Enero de 1861, para la plantificacion de un ferrocarril entre el puerto de Pisco y la ciudad de Ica.

Lo comunicamos á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E. — *José Silva Santistevan*, Vicepresidente del Senado.—*José María Perez*, Presidente de la Cámara de Diputados. — *Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*Epifanio Serpa*, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, á 2 de Diciembre de 1862.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Arenas.*

Resolucion sobre el ferrocarril de Jauja.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Enero 16 *de* 1863.

Excmo. Señor.

El Congreso ha autorizado á V. E. para que acepte, con las modificaciones convenientes, las propuestas de las casas Homberg y Cª de Paris y Thomson Bonard y Cª de Lóndres, sobre construccion de un camino de fierro de esta capital á la provincia de Jauja.

Lo comunicamos á V. E. para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—*José Silva Santistevan*, Vicepresidente del Senado.—*Manuel Pino*, Vicepresidente de la Cámara de Diputados.—*Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*Benigno de la Torre*, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 17 *de* 1863.

Cúmplase y publíquese. — Rúbrica de S. E.—*Arenas.*

Resolucion que da 7 por ciento al ferrocarril de Ica á Pisco.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Enero 24 *de* 1863.

Excmo. Señor.

El Congreso ha autorizado á V. E. para extender hasta el 7 % anual, sobre el costo de la obra, la garantia ofrecida por la ley de 11 de Abril de 1861, á la empresa que se encargue de la plantificacion del ferrocarril entre Ica y Pisco; ó para que V. E. adopte, en su construccion, los medios que juzgue mas económicos y convenientes á los intereses del Estado, á fin de obtener su pronta realizacion.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demas fines.

Dios guarde á V. E.—*José Silva Santistevan*, Vicepresidente del Senado.—*José María Perez*, Presidente de la Cámara de Diputados. — *Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*Benigno de la Torre*, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 29 *de* 1863.

Cúmplase y publíquese. — Rúbrica de S. E.—*Arenas.*

Resolucion para concluir los estudios del ferrocarril de Jauja.

Lima, Marzo 30 *de* 1867.

Excmo. Señor.

EL CONGRESO CONSTITUYENTE.

Resuelve:

Que el Poder Ejecutivo dé las órdenes correspondientes para completar los estudios relativos al ferrocarril de Lima á Jauja.

Lo que comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E. — *J. M. Quimper*, Presidente.—*Antonio Llavería*, Secretario.—*Ambrosio Becerril*, Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente Provisorio de la República.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese.—Casa de Gobierno en Lima á 31 de Marzo de 1867.—Rúbrica de S. E.—*Galvez.*

Resolucion del Congreso para que se continúen los estudios de Chimbote y de Pacasmayo.

Lima, Julio 10 *de* 1867.

Excmo. Señor.

EL CONGRESO CONSTITUYENTE

Resuelve:

Autorízase al Poder Ejecutivo para que, á la brevedad posible, disponga que se continúen los estudios científicos de los ferrocarriles, que deben partir del puerto de Santa ó Chimbote á la ciudad de Huaraz, y del de Pacasmayo á la de Cajamarca.

Lo comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—*José Jacinto Ibarra*, Presidente.—*Federico Luna*, Secretario.—*Segundo Bringas*, Secretario.

Excmo. Señor Presidente Provisorio de la República.

Lima, Julio 12 *de* 1867.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.— *Pedro José Saavedra.*

Ley del Congreso garantizando el 7 por ciento de interés al ferrocarril de Arequipa.

MARIANO I. PRADO

PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

Art. 1° Autorízase al Poder Ejecutivo para la formacion de una compañia anónima que se encargue de construir un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y el puerto de Mejia ó de Islay.

Art. 2° Para la organizacion de esta compañia nombrará el Gobierno, desde luego, un Directorio provisional que se encargue de hacer el presupuesto de la obra y los estatutos de la compañia, y de admitir las acciones correspondientes.

Art. 3.° El Gobierno garantizará á la compañia el interés de 7 % sobre el capital indispensable para la construccion del ferrocarril, con sujecion á la ley de 15 de Noviembre de 1864.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones en Lima, á 10 de Julio de 1867.—*José Jacinto Ibarra*, Presidente.—*Federico Luna*, Secretario.

Al Presidente Provisorio de la República.

Lima, Julio 12 *de* 1867.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese.—MARIANO I. PRADO.—*Pedro José Saavedra.*

Ley general sobre construccion de ferrocarriles y emision de bonos.

EL CIUDADANO JOSÉ BALTA.

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

Que es deber de la Representacion Nacional facilitar la comunicacion entre los pueblos, fomentando la construccion de ferrocarriles en todo el territorio de la República:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1° Se autoriza al Poder Ejecutivo para que conforme á la ley de 8 de Noviembre de 1864, proceda á contratar, prévios los estudios necesarios y presupuestos respectivos, la construccion de los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco; de Chimbote á Santa ó Huaraz; de Trujillo á Pacasmayo y Cajamarca; de Lima á Jauja y la de los demas que necesite la República.

Art. 2.° Se autoriza así mismo para que, si lo estima conveniente, pueda emitir bonos, cuyo servicio hará el Gobierno, que ganen el 6 % de interés anual, y que tengan un 2 % de amortizacion acumulativo, siempre que los empresarios reciban los bonos á la par, y convengan en que dicha amortizacion principie á los diez años.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á 15 de Enero de 1868.—*José Rufino Echenique*, Presidente del Senado.—*Juan Oviedo*, Presidente de la Cámara de Diputados.—*Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*Pedro Bernales*, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 15 de Enero de 1868.—JOSÉ BALTA.—*Pedro Galvez.*

Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia.

EL CIUDADANO JOSÉ BALTA.

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

1° Que las poblaciones del departamento de Moquegua han sido arruinadas por el terremoto del 13 de Agosto de 1868;

2º Que el medio mas expedito por ahora de procurar el restablecimiento de dichos pueblos, en que existen grandes veneros de riqueza, es la plantificacion de ferrocarriles que faciliten el movimiento de los capitales y el comercio con Bolivia;

3º Que con tal propósito deben hacerse los estudios respectivos, á fin de determinar la línea mas fácil, económica y conveniente;

Ha dado la ley siguiente:

Art. único. Autorízase al Poder Ejecutivo para que mande hacer los estudios, verificar los trabajos, y formar el presupuesto de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia atravesando los valles de Sama, Locumba, Moquegua y parte del territorio del departamento de Puno, á cuyo efecto invertirá las sumas necesarias.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dada en la sala de sesiones en Lima, á 28 de Enero de 1869.—*José Rufino Echenique*, Presidente del Senado.—*Juan Oviedo*, Presidente de la Cámara de Diputados. —*Francisco Chavez*, Secretario del Senado. —*P. Bernales*, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á 28 de Enero de 1869.—JOSÉ BALTA.—*P. Galvez.*

Ley relativa á los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y otros.

JOSÉ BALTA.

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

Que es conveniente facilitar la pronta realizacion de las líneas férreas que necesita la República:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que desde luego proceda á contratar la construccion de los ferrocarriles del Cuzco á Cajamarca y Ancachs, por empresa particular ó por empresa mixta, ó emitiendo bonos que ganen desde la fecha de su emision el 5 % de interés anual y 2 % de amortizacion acumulativo, que comenzará el año de 1880; no pudiendo en ningun caso exceder de quince millones de libras esterlinas, valor nominal, el monto de la emision.

Art. 2º Los bonos que se emitan en virtud de esta ley, se emplearán en el pago de los mencionados ferrocarriles que se hagan por cuenta del Estado, y del de Ilo á Moquegua; ó en el de las acciones que tomare en las empresas mixtas.

Art. 3º Se hacen extensivas estas disposiciones al ferrocarril de Piura y al de Trujillo á Huamachuco, terminados que sean sus estudios; lo mismo que á la prolongacion del de la Oroya á la ciudad de Ayacucho.

Art. 4º Se deroga la ley de 15 de Enero de 1869 igualmente que el artículo 3.º de la de 8 de Noviembre de 1864, en cuanto se refiere á la garantia del 7 % como mínimun de interés.

Art. 5º De los quince millones de libras esterlinas que se emitan, se emplearán, dos en la irrigacion de la costa de la República, en los puntos en que ella sea practicable; principiando por los lugares cuyos estudios estén hechos.

Art. 6º El Poder Ejecutivo dará cuenta especial y documentada al principio de cada legislatura, del uso que hubiere hecho de la presente autorizacion: determinando las cantidades invertidas y las que quedaren disponibles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á 23 de Enero de 1871.— *José Rufino Echenique*, Presidente del Senado. —*Juan Oviedo*, Vicepresidente de la Cámara de Diputados. — *Francisco Chavez*, Senador Secretario.—*Pedro Bernales*, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto: ordeno se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 24 de Enero de 1871.— JOSÉ BALTA.-- *Nicolás de Piérola.*

Ley que autoriza la construccion de nuevos ferrocarriles.

MANUEL PARDO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Se autoriza la construccion de las siguientes líneas férreas:

De la Oroya á Pasco.
De la Oroya á Jauja y Huancayo.
De la Magdalena á Cajamarca.
Del punto mas conveniente de la línea de Arequipa al puerto de Islay.

Del punto mas conveniente de la línea de Puno á la ciudad de Lampa.

Art. 2º Se autoriza el estudio de la línea de la Oroya á Chanchamayo y de Ica á la ciudad de Ayacucho.

Autorízase igualmente al Gobierno para que haga practicar los estudios de la prolongacion de la línea férrea de Piura hasta el punto llamado Limon del rio Marañon, en el departamento de Amazonas, por las provincias de Huancabamba y Jaen.

Esta autorizacion no deroga la ley de 24 de Enero de 1871, que manda la prolongacion del ferrocarril de la Oroya hasta la ciudad de Ayacucho.

Art. 3º Se garantiza un 7 % de interés sobre una suma que no exceda de diez y seis millones de soles á la empresa que construya con capital propio un ferrocarril desde la línea del Cuzco hasta un punto navegable, mas allá de la confluencia de los rios Tambo y Urubamba, y que establezca navegacion por vapor en el Ucayali. Esta garantia no empezará á correr hasta Enero de 1876.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á 28 de Abril de 1873. -- *Manuel F. Benavides*, Presidente del Senado. --*José Simeon Tejeda*, Presidente de la Cámara de Diputados. —*Félix Manzanares*, Senador Secretario.—*José María Gonzalez*, Diputado Secretario.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.—Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 30 de Abril de 1873.—MANUEL PARDO.—*Francisco Rosas.*

Sobre las ventas de bienes nacionales en épocas de Gobiernos de hecho.

RAMON CASTILLA

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, ETC.

Por cuanto el Congreso ha dado le ley siguiente:

EL CONGRESO GENERAL DEL PERÚ

Considerando:

Que aun cuando en rigor de justicia debieran declararse nulas las enagenaciones que hicieron Orbegoso y Santa Cruz de bienes nacionales y de otros que pertenecian á establecimientos de beneficencia é instruccion pública, á indígenas y á comunidades religiosas, no puede desatender el Congreso la buena fé de los compradores, ni dejar de proporcionar con disposiciones equitativas medios de indemnizar á los antiguos propietarios sin perjuicio de los actuales poseedores;

Da la ley siguiente:

Art. 1º Los individuos que compraron bienes nacionales desde el 15 de Julio de 1835, quedan en posesion de ellos, mientras el Gobierno les devuelve, en el término de seis años, las cantidades que por ellos hubiesen dado, y el valor de las mejoras necesarias y útiles que tuvieren las fincas al tiempo de su entrega. Mas si dentro de seis años no devuelve el Gobierno las cantidades y valor sobredichos, se declara á los compradores el pleno dominio de los fundos que hubiesen comprado.

2º Son nulas las adjudicaciones de bienes nacionales hechas por Orbegoso y Santa Cruz por alcances y ajustes de sueldos militares, ó en premio de servicios prestados á la conquista, á no ser por sueldos ó ajustes devengados en servicio del Gobierno nacional.

3º Los compradores de bienes pertenecientes á establecimientos públicos de instruccion, beneficencia, comunidades religiosas ó de indígenas, ó á cualquiera otra clase, que se hubiesen enagenado por Orbegoso y Santa Cruz despues del 15 de Junio de 1835, percibirán de la caja de arbitrios el rédito del 6 % anual sobre los capitales en que hubieren comprado estas fincas; siempre que dichos compradores las devuelvan á sus anteriores propietarios; pero si no quieren hacer esta devolucion, percibirán los anteriores propietarios de la misma caja de arbitrios, el cánon ó merced conductiva que les rendian sus fincas antes de la enagenacion.

4º El hecho de resolverse los actuales poseedores de las fincas de que habla el artículo anterior á no devolverlas, importa una declaracion solemne de la validez de la enagenacion; lo cual se hará constar por instrumento público otorgado ante escribano, con citacion judicial del antiguo propietario ó del ajente fiscal, ó de un síndico.

5º Por las ventas con lesion enormísima de los bienes de que hablan los artículos anteriores, reintegrarán los actuales poseedores para su revalidacion el déficit que de ellas resulte, quedando expedito el derecho de los anteriores propietarios para recoger sus fundos, en caso de no hacerse el reintegro.

6º Las ventas que Orbegoso y Santa Cruz hubieren hecho á censo ó enfitéusis, de la clase de bienes contenidos en los artículos 1º y 3º quedan en estado de ser rescindidas ó ratificadas á voluntad de los actuales poseedores, bajo las formalidades prescritas en el artículo 4º devolviéndose en el caso primero, las fincas á sus anteriores propietarios.

7º Las ventas que se hubieren hecho de dichos bienes durante la usurpacion de Santa Cruz, pero cuyos valores en dinero existian en las casas de moneda ú otras oficinas del Estado al tiempo de ser ocupadas por el Gobierno nacional, despues de la restauracion, quedan en el mismo estado de las del artículo anterior, y se les devolverá por dichas cajas á los actuales po-

seedores el dinero que hubieren dado por las fincas, si eligen el extremo de rescindir las ventas.

8.° Las casas de moneda y demas oficinas del Estado pagarán á la caja de arbitrios el rédito de 3 y 2 %, segun la clase del fundo rústico ó urbano vendido, por los capitales que en razon de estas ventas hubiesen entrado.

9.° El Ejecutivo extenderá á todo el territorio de la República los impuestos que forman el fondo de arbitrios, ó creará otros en los departamentos segun los consumos de cada provincia.

10. Se prohibe, bajo pena de nulidad, resarcimiento de intereses y pérdida de lo que diesen, el que alguno pueda comprar en adelante, ó tomar en adjudicacion de pago ú otra causa, esta clase de bienes, sea cual fuere la autoridad que los enagenare.

11. Quedan sin efecto los decretos, resoluciones ó leyes que se han expedido sobre las enagenaciones de bienes de que habla la presente ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar y circular. Dado en la sala de sesiones en Huancayo, á 28 de Noviembre de 1839.—*Lucas Pellicer*, Presidente.—*Jervacio Alvarez*, Diputado Secretario.—*Agustin Galiano*, Diputado Secretario.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la casa del Gobierno en Lima, á 6 de Agosto de 1846.—RAMON CASTILLA.—*Manuel de Mendiburu.*

Decreto contra los opositores al ferrocarril.

Lima, á 22 de Diciembre de 1849.

Estando prohibido por las leyes cerrar ó embarazar los caminos públicos, ya sea que se hallen sirviendo ó ya en estado de aplertura ó construccion; y habiéndose obcigado el Gobierno por decreto de 6 de Dieiembre de 1848 á proteger los trabajos qu ilos recurrentes emprenderán sobre el cam no del Callao para colocar el ferrocarril, se declara: Que todo individuo que de cualquier modo moleste á los ingenieros y demas trabajadores, oponiéndose á los trabajos, quitando las señales ó destruyendo las obras, quedará obligado á reparar á su costa los daños que cause, sufrirá una multa pecuniaria á juicio de la policía, conforme á lo dispuesto por la ley 1ª, tít. 35, libro VII de la Novísima Recopilacion, y será sometido á juicio segun la gravedad del hecho; y 2° que tanto las autoridades de Lima como las del Callao, deben colocar sobre la línea del ferrocarril piquetes de policía que la vigilen, y prestar á los agentes de la obra, con la prontitud conveniente, los auxilios que les pidan. Al efecto, comuníquese esta resolucion al Prefecto de Lima y Gobernador del Callao para que la hagan publicar por bando con el fin de que nadie alegue ignorancia.—Rúbrica de S. E.—*Mar.*

No ha lugar á exencion del servicio militar.

9.° Que el Supremo Gobierno no puede dispensar á ningun ciudadano del cumplimiento de las leyes generales, como resultaria si se excepcionara del servicio militar á los empleados y operarios de la via férrea de Huaman. (*Ferrocarril de Huaman á Trujillo*—1863.)

Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora.

En vista de una nota del Director de Obras Públicas y del informe del ingeniero encargado de examinar mensualmente el material volante de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos; S. E. ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Mayo 12 *de* 1863.

En atencion á lo que exponen el Director de Obras Públicas y el ingeniero encargado de examinar el material volante de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, se prohibe en lo absoluto, tanto en una como en otra línea, que el *ténder* pueda colocarse delante de la locomotora, debiendo el Prefecto del departamento, á quien se pasará este expediente, dictar de su parte las providencias necesarias para que tenga efecto esta prohibicion.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Freyre.*

Bases propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarriles.

Lima, Noviembre 15 *de* 1864.

Excmo. Señor.

La ley de 8 del corriente es de grandiosos resultados, abre con desmedida generosidad las puertas para que los capitales extranjeros vengan á dar vida á nuestra naciente industria, desarrollando la multitud de elementos con que la naturaleza ha querido favorecernos; pero al mismo tiempo es preciso que desde su primera aplicacion se prevengan los males y abusos que sin duda sobrevendrán, si no se procede con cautela.

Si hoy solicita la adjudicacion del contrato D. Enrique Orbegoso, Wyman y demas socios que son personas notables, de notorio abono, de reconocida y acreditada honradez, y que sin duda tienen ánimo resuelto de emprender la obra, cuya adjudicacion solicitan, es mas que probable que mañana solicitarán lo mismo ávidos especuladores, sin mas capital que su atrevimiento y deseo de adquirir pronta y fácil fortuna, y si obtienen el permiso á que se refiere el artículo primero de dicha ley,

darian orígen á desagradables cuestiones. Y no se crea que son infundados temores ó un exceso de precaucion. La experiencia de lo acaecido en otras naciones con motivo de leyes semejantes, nos debe servir de guia para que en la aplicacion de la ley todo sea fácil.

La aceptacion de una propuesta en los términos literales y espíritu de la ley de 8 de Noviembre, no quiere decir que se le conceda la exclusiva y privilegio al que la solicite primero: la ley solo indica que se tenga como postor al que hace la oferta para no adjudicar la obra á otro sin su prévia noticia y provocar así la concurrencia; porque de otro modo no se concibe cómo se admita como propuesta una simple promesa de hacer una obra sin determinar precios, calidades y demas requisitos esenciales en todo contrato.—Aceptar una propuesta simplemente hecha y sin que préviamente estén reunidos todos los datos, es asunto de gravedad.—La concesion de una obra pública y particularmente la de caminos de fierro, es de mucha trascendencia, porque lleva consigo la facultad de expropiar y emitir acciones.—Por consiguiente, donde quiera que el Gobierno se estime bastante á sí mismo para no autorizar con su sancion empresas quiméricas, que so pretexto de interés público, pueden hacer víctimas del charlatanismo de especuladores de mala fé á millares de hombres honrados, se deben exigir pruebas mas ó menos severas, y seria bastante ridículo que el Gobierno no las exigiera.

"Lo primero, pues, que debe averiguarse para admitir cualquiera propuesta, relativa á la adjudicacion de una línea férrea, es la capacidad de la persona, tanto por sus recursos pecuniarios, cuanto por las garantias de su probidad y otras circunstancias que alejen todo temor de demora ó futuras dificultades.—Se conseguirá el fin exigiendo al empresario una garantia de que dará principio á las operaciones y estudios sobre el terreno en un término nunca mayor de dos meses de la fecha de la concesion; para hacer el estudio y para concluirlo se determinará el plazo segun las circunstancias particulares de cada camino.

"Si la concesion que hace V. E. no tuviera un plazo fijo y perentorio para principiar y otro para concluir los estudios; trascurridos estos podria muy bien suceder que no se encuentre ya quién acometa el mismo proyecto en mucho tiempo. Cuando el Gobierno se impone esta traba, justo es que se exija al empresario alguna garantia ó alguna prueba positiva de que podrá cumplir lo que ofrece. Esto es justísimo, lo aconseja el sentido comun, se practica en todos los paises en donde mejor se entienden estos negocios.....Esta garantia tiene la ventaja de alejar de estas empresas á proyectistas oscuros, sin capacidad, sin capitales, sin crédito, que solo sirven para fatigar al Gobierno con prórogas y exigencias sin fin, que no conducen á ningun resultado, consiguiendo ellos entre tanto darse cierto nombre é importancia.

"Los proyectistas concienzudos, inteligentes y de buena fé no esquivan nunca estas exigencias y requisitos; antes las provocan ellos mismos."—Así se expresó una junta de ingenieros encargada de fijar las bases para el cumplimiento de una ley (semejante á la de 8 del corriente) de ferrocarriles en una nacion europea.

El estudio debe emprenderse por un ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y dos ayudantes con sus respectivos peones. Solo así se tendrá seguridad y confianza en los trabajos que se hagan, y que las concesiones solicitadas tienen un objeto verdadero, porque quien hace gastos para un estudio, claro es que tiene ánimo firme de emprender la obra, si los resultados del costo, productos y demas datos corresponden al objeto propuesto.

Debe fijarse como condicion indispensable y esencial que los gastos del trazo preliminar sean de cuenta exclusiva del que solicita la empresa, y que la "concesion precaria, admision de propuesta, ó propiamente hablando, la autorizacion para hacer dicho estudio á que se refiere el artículo primero de la citada ley de 8 del corriente, no obliga de ningun modo al Estado, ni limita la facultad de V. E. para conceder iguales autorizaciones á los que pretendan hacer otros estudios de las mismas líneas."—Si así no fuera, resultaria que el empresario adquiriria una exclusiva ó privilegio, con el cual puede traficar sin que la nacion reportara provecho ninguno.

En cuanto á los datos necesarios para conocer la posibilidad, utilidad y productos de la línea proyectada, siendo agenos de la competencia de esta Direccion, V. E. los detallará anticipadamente, á fin de que haya uniformidad en todos los estudios que se practiquen.—Bien se deja conocer que la posibilidad de que se encarga la ley, es sin duda la económica; porque en los adelantos del dia en las ciencias y artes, todo ferrocarril es posible, aunque su costo sea excesivo.

Al evacuar este informe me he referido casi literalmente al emitido por una respetable junta de ingenieros á la Direccion General de Obras Públicas de una nacion que hoy hace notables progresos en la construccion de líneas férreas.—Ese dictámen fué admitido por el Gobierno y con la misma confianza no he dudado en referirme y apoyarme en él.

Resumiendo los principios, observaciones y argumentos aducidos en este informe, el que suscribe es de parecer:

1° Que se admita como postor ó empresario a D. Enrique Wyman para construir un camino de fierro que parta del Cerro de Pasco y termine en Pasco.

2° Que el empresario señor D. Enrique

Wyman dé una fianza de tres mil pesos para asegurar al Gobierno que principiará el estudio del trazo preliminar, cuando mas tarde, dos meses despues de la fecha en que V. E. admita la propuesta, y de que lo concluirá en el término de cuatro meses, contados desde la misma fecha.

3º Que si el empresario no da principio al estudio del trazo preliminar, ó no lo concluye en los plazos señalados, queda de hecho sin ningun valor ni efecto la admision de la propuesta.

4º Que el estudio del trazo preliminar á que se refiere el inciso primero artículo primero de la ley de 8 del corriente, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido como ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptuen necesarios.

5º El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:—

1º El plano general de la línea..... con especificacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de cien metros cuando menos á derecha é izquierda; si en estas zonas hay pueblos, haciendas ó cosas notables, el plano será en una escala de un centímetro por cada cincuenta metros ó sea 1/500.

2º Perfil longitudinal.....Se aplicará la misma escala anterior por las horizontales y un centímetro por cada cinco metros ó sea 1/500 para las verticales.

3º Informe ó memoria descriptiva..... del proyecto en que se exprese con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer; descripcion general del terreno que atraviesa, radios mínimos de las curvas y otros datos igualmente generales. Número de estaciones y apartaderos, y aun cuando no se presenten los planos de estas, se dará idea de su calidad.

4º El presupuesto general dividido en secciones: —

1ª Cantidad y movimiento de tierras y su costo separando los cortes de los terraplenes, y detallando los lugares que estos ocupan con relacion al perfil longitudinal.

2ª Costo del material fijo, expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metro de largo, su forma, peso de los clavos, coginetes y demas piezas que se empleen. Costo de colocacion de la via, estaciones, talleres, etc.

3ª Obras de arte, como puentes, tuneles y otras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlas y su precio, indicando el sistema que se piensa adoptar.

4ª Material rodante, detallando el número de locomotoras, coches, wagones, con sus respectivos precios.

5ª Gastos generales—como pago de ingenieros, gastos de estudio y demas gastos de administracion y contabilidad, y en general todos los gastos indispensables para la construccion de la obra.

6ª Como condicion esencial, y si se quiere fundamental, debe expresarse claramente que la admision de la propuesta no obliga al Gobierno de ningun modo, ni limita su facultad para admitir otras propuestas á los que pretendan hacer estudios de las mismas líneas.

Las demas condiciones y observaciones se harán en su oportunidad. V. E. en esta virtud, resolverá sin embargo como lo crea mas acertado.—Excmo. Señor.—*M. F. Paz Soldan.*

Disposiciones reglamentarias.

Lima, Marzo 17 *de* 1866.

Señor Prefecto de la provincia constitucional del Callao.

Mientras el Gobierno se ocupa de hacer los estudios necesarios para la formacion de una ordenanza que reglamente la explotacion de todos los caminos de hierro de la República, sírvase US. disponer que la empresa del ferrocarril de ese punto, cumpla rigorosamente las siguientes reglas, que la sola razon aconseja, y que en la condicion excepcional de ese camino no han debido olvidar nunca sus explotadores.

1ª Colocar conductores y guardafrenos en todos los coches y carros de cada convoy y muy especialmente en los primeros y los últimos.

2ª Establecer entre los conductores y el maquinista, un medio de comunicacion instantánea para que puedan dar á este último la voz de alarma en los peligros.

3ª Colocar permanentemente en toda la extension de la línea, y á la distancia conveniente, empleados que vigilen el camino y que anuncien, por medio de señales diurnas y nocturnas, cualquiera ocurrencia que pudiese originar un accidente.

4ª Establecer en el paradero de Bellavista un cambio de via con el objeto de mantener el convoy fuera de la línea de circular durante su lijera permanencia en ese punto, y evitar, de este modo, el riesgo de una colision con otro convoy que hubiese salido posteriormente.

5ª No permitir que un convoy parta de la estacion antes de que haya pasado, desde la salida de otro tren anterior, el tiempo conveniente, segun sean las paradas que este tenga necesidad de hacer en el camino.

6ª Imponer á los vigilantes de cada paradero la obligacion de comunicar á todo tren ó máquina aislada que venga á distancia de 500 metros cuando menos, la detencion deliberada ó accidental de otro convoy ó máquina precedente, dando ese aviso al vigilante inmediato, si las curvaturas del camino no les permitiesen entenderse con el maquinista directamente.

7ª Llevar una hoja del estado de servicio de cada locomotora, en que se registre la fecha en que ha comenzado á prestarlo,

el trabajo que ha hecho, las reparaciones que ha recibido y el informe dado por el ingeniero, acerca de su buena aptitud para funcionar.

8ª No hacer funcionar las máquinas ni volverlas al tráfico despues de su refaccion, sin que primero hayan sido examinadas y probadas, y sin que conste que se pueden mover y detener á voluntad del maquinista y á satisfaccion del ingeniero.

9ª No destinar al manejo de las locomotoras sino á maquinistas que presenten certificados formales de que es su profesion, que hayan dado pruebas satisfactorias de completa suficiencia y que sean capaces de detener una máquina con la oportunidad que el caso requiera.

10. Imponer al maquinista y á los conductores, respectivamente, la obligacion de asegurarse antes de la partida del tren, si todas las partes de las locomotoras y de los vehículos se hallan en buen estado, y si el freno del ténder funciona eficazmente.

11. Exigir que todo maquinista fije constantemente su atencion sobre el estado de la via, que detenga ó retarde su máquina cuando notare cualquier obstáculo, y que modere su velocidad y haga sonar el silbato al acercarse á una estacion ó un paradero, desde quinientos metros á lo menos.

12. Alumbrar los trenes interior y exteriormente durante la noche.

13. No colocar carros de carga en el convoy de pasajeros, los cuales deben conducirse en trenes separados que, cuando mas, llevarán un carro destinado para los equipajes.

14. Disponer que las cadenas de enganche de todos los vehículos, se encuentren colocadas en la misma altura ó nivel para evitar los peligros que resultan de mezclar en un mismo convoy coches y carros, que segun su diversa construccion ó configuracion tienen colocadas dichas cadenas á diversas alturas.

15. Prescribir á los maquinistas la velocidad fija que deben dar á los trenes, y el tiempo que deben emplear en recorrer cada milla; haciéndolos responsables de cualquier retardo ó aumento de velocidad que recibiese el convoy, para dificultar de ese modo la posibilidad de una colision.

Siendo necesario, ademas, que el Gobierno tenga un informe exacto y minucioso del estado en que se encuentra el ferrocarril del Callao, para poder dictar las medidas que crea convenientes, sírvase US. disponer asimismo, que el ingeniero Gerrit Backus proceda á verificar, en el dia, una inspeccion de dicho camino y á informar detenidamente sobre el estado de dicha línea, sobre el del servicio de las máquinas, coches y carros, sobre la aptitud de los maquinistas que sirven actualmente, y sobre las reformas, reparaciones ó mejoras que el buen servicio público hace indispensables, previniendo á la empresa que entre tanto no podrá funcionar ninguna locomotora, sin que el referido ingeniero Backus, dé semanalmente un certificado de hallarse expedita para el servicio.

Espero que comprendiendo US. la importancia de estas prevenciones, se apresurará á cumplirlas de una manera satisfactoria.

Dios guarde á US.—*J. M. Quimper.*

Telégrafo de sogs.

Lima, á 31 *de Marzo de* 1866.

Publíquese con el informe á que se refiere este oficio, y contéstese al prefecto del Callao, previniéndole que el ingeniero Backus debe continuar ejerciendo, respecto al ferrocarril del Callao, las atribuciones que se le encomendaron en la nota de 17 del corriente y exigir que la empresa establezca lo mas pronto posible el medio de comunicacion que se propone en el informe, entre los conductores de los trenes y los maquinistas mientras el Gobierno dicta el reglamento á que deben sujetarse todos los caminos de hierro de la República.—*Quimper.*

Concédese el tramway, sin responsabilidad del Gobierno.

Lima, Diciembre 16 *de* 1866.

Estése á lo resuelto sobre el particular en el artículo 14 del supremo decreto de esta fecha.—Rúbrica de S. E.—*Quimper.*

"14. Respecto del permiso que solicita la compañia para plantificar vias de sangre ó *trams* á los dos lados del camino de Mac-Adan, á cuya concesion se ha opuesto el director de la empresa del ferrocarril de Lima y el Callao, alegando que ella es contraria al privilegio de que esta disfruta; no siendo admisible dicha oposicion, porque las vias de sangre en que no se emplea el riel de fierro no se hallan, bajo ningun aspecto, comprendidas en el privilegio, que solo fué concedido para establecer un ferrocarril, segun el artículo 1º de la contrata celebrada con D. Pedro Gonzalez Candamo y D. Vicente Oyague; concédese á la compañia la facultad de poder colocar vias de sangre con rieles de madera á los dos lados del camino carretero, con la expresa condicion de que si se quiere reforzar las líneas con fajas de fierro, acero ú otro metal, no podrá hacerlo sin que este derecho le haya sido reconocido préviamente por la empresa del ferrocarril de Lima, ó declarado en juicio por los tribunales de la República, juicio que en tal caso deberá seguirse á costa y en nombre de la compañía, sin responsabilidad ninguna por parte del Gobierno, cualquiera que sea su resultado."

Aclaracion.—Derecho de cruzar.

Lima, Julio 20 *de* 1867.

Vista la anterior consulta del Director de Contabilidad general, y teniendo en consideracion que el empresario D. José Antonio Garcia y Garcia está llano á suprimir la cláusula 6ª de su propuesta, y que la 8ª de la suprema resolucion de 3 de Julio último, corriente á f. 34 vuelto, por error de redaccion ofrece alguna oscuridad, se resuelve: que en la respectiva escritura qué debe otorgarse conforme á lo dispuesto, se suprima la enunciada cláusula 6ª de la propuesta de Garcia y Garcia; y que la 8ª de la resolucion citada se sustituya con la siguiente:

A fin de evitar ulteriores dificultades con relacion á la presente contrata, y ademas para que sirva de regla general, se declara: que existe el derecho comun de atravesar con una línea férrea otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella, pero llenándose todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una y la otra.

Regístrese, publíquese y vuelva al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento—Rúbrica de S. E.—*Saavedra.*

Multa general impuesta á los que no cumplan su compromiso.

Lima, Junio 12 *de* 1869.

En el expediente del ferrocarril de Eten se resolvió—

3° El tiempo señalado en ambas concesiones para dar principio á las obras y terminarlas, empezará á correr desde la fecha en que este decreto se eleve á escritura pública por cada uno de los concesionarios respectivamente, y á fin de evitar los retardos indebidos en la construccion de las vias férreas, se resuelve por punto general, que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa del 1 % mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no las comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en sus respectivas contratas; y por lo que hace á las de Garcia y Garcia y de Cossio, se dispone que ambos constituyan una fianza por veinte mil soles, cada uno, que pagarán por via de multa en cualquiera de los dos casos antes designados. Para el cumplimiento de estos requisitos, pase este expediente al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes.—Rúbrica de S. E. —*Ferreyros.*

Timbres en las escrituras de ferrocarriles.

Lima, Setiembre 10 *de* 1869.

Vistas las solicitudes presentadas por el empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, por el del ferrocarril de Eten y por el gerente del Banco de Crédito Hipotecario, sobre pago de timbres en las escrituras de compañia con capital constituido, y teniendo en consideracion que el Gobierno si bien conoce las dificultades que en la práctica ofrece el cumplimiento de la ley de 11 de Febrero último, que crea la contribucion del timbre, se halla en la obligacion de ordenar su cumplimiento atendiendo al texto de ella, estando en este caso limitadas sus atribuciones á representar oportunamente al Congreso la necesidad de introducir en ella ciertas modificaciones que salven las dificultades que ofrece su aplicacion y establecimiento de la verdadera inteligencia de algunos de sus artículos; que por lo que respecta á las empresas de ferrocarriles, aunque están exentas por las respectivas contratas de concesion de pagar las contribuciones que gravan esa industria, no lo están segun el texto de la ley citada, de satisfacer lo que corresponde al establecimiento de la sociedad empresaria que en este caso no tiene otro carácter que el de una empresa mercantil; que en cuanto á la aclaracion que solicita el gerente del Banco de Crédito Hipotecario sobre la inteligencia del párrafo 4° del artículo 4.° de la ley citada, debe estarse únicamente á la letra del enunciado artículo, sin entrar en interpretaciones que quizá no sean enteramente conformes con su espíritu; de acuerdo con lo expuesto por la Seccion de Contribuciones, se declara: que en las escrituras públicas que contengan mútuas obligaciones, novaciones del contrato, reconocimiento de deuda ó establecimiento de sociedades con capital constituido, inclusive las de empresas de ferrocarriles, se deben poner tantos timbres de cualquiera clase, adoptándose la que preste mas comodidad, cuantos representen en su total valor el 1 % del comprendido en la escritura; y se dispone que los escribanos públicos lleven una razon detallada de todas las cantidades que desde la fecha de la precitada ley de 11 de Febrero, se inviertan en timbres, al extenderse las escrituras á que se refiere el párrafo 4.° del artículo 4.° de dicha ley, con expresion del nombre del que pague la contribucion, á fin de reunir y presentar estas razones al Congreso, con el objeto de devolver á los contribuyentes las cantidades que eroguen de mas, una vez aplicada y establecida la interpretacion auténtica de la ley.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Pena por daños y perjuicios.

Lima, Setiembre 10 *de* 1869.

Siendo de la competencia del Poder Judicial conocer de los juicios sobre delitos y cuasi delitos, y la aplicacion de las penas, que merezcan sus autores; de conformidad con lo dictaminado por el señor fiscal de la Excma. Corte Suprema de J

ticia, se declara sin lugar la multa que el prefecto del departamento pide en su oficio de 14 de Agosto del año próximo pasado se imponga á la empresa de los ferrocarriles de esta capital, para que con ella se indemnice á Juana Vital el perjuicio que le ha ocasionado la muerte de su esposo, originada por la locomotora de Chorrillos.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Velarde.*

Reglas para las tasaciones.

JOSÉ BALTA,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que habiéndose instruido el Gobierno de que en las tasaciones que se hacen de las propiedades sujetas á expropiacion forzada, los peritos no arreglan sus operaciones á los aranceles vigentes; que siendo leyes municipales no deben alterarse estas, mientras no sean reformadas ó preceda recíproco convenio de parte, y que por lo mismo es necesario corregir los abusos que se van introduciendo; y considerando que el artículo 26 de la Constitucion y el 462 del Código Civil exigen para tomar la propiedad agena, por causa de utilidad pública debidamente comprobada, que preceda indemnizacion justipreciada ó de su justo valor; que el artículo 1513 del Código de Enjuiciamientos establece la regla de que el valor sea proporcionado, no solo al que realmente tenga el fundo, sino á las ventajas que produzca al dueño; que por lo mismo es tambien indispensable que esas ventajas sean probadas y actuales, no las hipotéticas futuras ó contingentes que no pudiendo conocerlas ni tenerlas á la vista los peritos, tampoco pueden apreciarlas debidamente y con exactitud; que la indemnizacion de tales ventajas queda legal y debidamente llenada y satisfecha con la entrega en dinero del capital justipreciado que representando la misma cosa vendida, y produciendo al dueño iguales ventajas ó provechos que los que pudiera percibir por su propiedad sin eventualidades, deja cumplido el espíritu y satisfecho el objeto de la ley; que siendo el objeto de ella que el dueño de la propiedad expropiada por causa de utilidad pública no sufra detrimento, no puede ya reclamar otra indemnizacion de afecto ó aprecio que no esté sujeta á reglas conocidas, porque eso importaria lo mismo que cobrar dos ó mas veces el precio de la misma cosa con diversos pretextos; que aun para la amortizacion de los censos que es una especie de compra forzada, si el capital no está fijado en la escritura de imposicion, se calcula en razon de los réditos que se pagan sobre la base de un tanto por ciento establecido por ley, segun el artículo 1916 del Código Civil; y estando facultado el Gobierno para expedir decretos y resoluciones con el fin de proceder al mejor cumplimiento de la Constitucion y de las leyes; y de conformidad con varias ejecutorias expedidas por la Excma. Corte Suprema de Justicia en iguales casos;

Decreto:

1º Los peritos tasadores se sujetarán á los aranceles vigentes para fijar el precio de las tierras de cultivo, calles y terrenos rústicos y urbanos, cuya mensura ó tasacion se les encomendare, ya sea por el Gobierno, las autoridades políticas, jueces ó tribunales, cuando estos ordenaren ó decretaren que sean justipreciados. El valor de las fábricas ó edificios será calculado segun las reglas y prescripciones del arte ó de la experiencia.

2º No es de competencia de los peritos fijar los precios de las indemnizaciones que se demanden, el que deberá señalarse por los jueces y tribunales, segun el resultado que dieren la comprobacion legal y las demas formalidades del caso.

3º Si de la tasacion resultare una cantidad que, calculada á razon del 6 % anual, diere el mismo producto que percibia el dueño por la renta de su propiedad ó aunque sea mayor la renta que segun esta regla produjese el capital tasado, se le dará íntegra y sin descuento la cantidad avaluada.

4º Si el capital no produjese al dueño la renta que su propiedad le producia, se aumentará á razon de ciento de valor por cada seis de interés ó producto.

5º En la venta en enagenacion forzada, no se cobrará el derecho de timbre como no se cobraba antes el de alcabala.

Dado en la casa de Gobierno en Chorrillos, á 8 de Marzo de 1870.—JOSÉ BALTA.—*Francisco de P. Secada.*

Prohibiendo la oradacion de boletos.

Lima, Abril 22 *de* 1870.

Señores Empresarios del ferrocarril del Callao.

Impuesto de la nota que recibí de UU. contestando á la que les dirigió esta prefectura con motivo á la oradacion que se acostumbra hacer de los boletos de pasaje en las estaciones de las líneas que corren á su cargo, veo que UU. tienen á bien continuar en el mismo sistema, apoyados en la práctica de las estaciones de Europa, con solo la diferencia de practicar esta operacion á la entrada á los salones, y no á la salida á la plataforma, como se observaba por los empleados de la seccion del Callao; pero la mente del Gobierno, manifestada en la nota que tuve á bien trascribirles, es que se extinga en lo absoluto esta práctica en los ferrocarriles de la propiedad del Estado, inclusive por supuesto los dos caminos de que son UU. adjudica-

tarios; y por lo tanto espero, que respetando UU. el perfecto derecho con que el Supremo Gobierno, desistiendo de la costumbre europea, ha tenido á bien dictar las prohibiciones de esta práctica, de consecuencias desagradables para el público, se servirán ordenar á sus agentes, que en adelante se abstengan de verificar tal operacion en los boletos, quedando sin embargo, expedito el derecho de la empresa para evitar por cualesquiera otros medios el que los pasajeros ocupen los coches sin el respectivo boleto.

El celo que ha acreditado la empresa por satisfacer cualquiera medida que tienda á mejorar el servicio público, evitando los inconvenientes que se han presentado en oposicion á este objeto, es una seguridad mas para esperar que no habrá necesidad de una tercera órden para el exacto cumplimiento de esta disposicion.

Dios guarde á UU.—*Antonio Rodriguez Ramirez.*

Apremio á los que hacen estudios.

Chorrillos, Abril 23 de 1870.

Habiéndose concedido permiso á algunos particulares para el estudio de líneas férreas en la República, y siendo conveniente que dichos estudios queden terminados cuanto antes, con el objeto de que se ocupen de la rectificacion de ellos los ingenieros del Estado, para que se pueda reconocer su utilidad, á fin de que se decreten esas obras de tan positivos resultados para el progreso y adelanto de los pueblos;

Se resuelve:

Que todas las personas á quienes se les hubiese concedido permiso para el estudio de líneas férreas, presenten sus trabajos al Ministerio del ramo, dentro del término que se les hubiese fijado para los expresados estudios, y á los que no se les hubiese señalado plazo, los presentarán igualmente en el término de treinta dias, previniéndose que vencidos dichos plazos, se tendrán por nulas y sin valor ni efecto las referidas concesiones.—Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Secada.*

Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. Derecho de Timbre.

Lima, Agosto 2 de 1870.

Visto este recurso, se concede al ocurrente D. Rafael Barbé la licencia que solicita para trasmitir sus derechos como empresario del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, á D. Andrés Zapata y don José Gregorio García, quienes se proponen realizar la indicada obra formando una sociedad anónima; y teniendo en consideracion: que la garantía de siete por ciento acordada por el Gobierno á dicha empresa es contingente y por lo tanto puede llegar ó no el caso de que se haga efectiva y que aun supuesto lo primero, dicha garantía es una obligacion que se ha impuesto el Estado y pesa exclusivamente sobre él; se declara exenta del derecho de timbres la escritura que se ha de extender relativa al expresado ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe.

Regístrese y pase al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*

Decreto sobre fianzas al Estado.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

1° Que las fianzas hipotecarias para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se contraen con el Estado, ofrecen, entre otros, el grave inconveniente de inmovilizar la propiedad territorial, dificultando las transacciones sobre ella.

2° Que de las disposiciones contenidas en los artículos 12 y 13 de Reglamento de Fianzas vigente, la primera no garantiza debidamente al Estado, y en cuanto á la segunda es imposible y difícil su ejecucion en la mayoria de los casos;

Decreto:

Art. 1° Quedan abolidas las fianzas personales en cuanto excedan de mil seiscientos soles por cada fiador, en los casos en que deban prestarse á favor del Estado; y las hipotecas en el Departamento de Lima.

Art. 2° Las personas obligadas á otorgar fianzas podrán verificarlo depositando en la Caja Fiscal de Lima documentos de crédito público por su valor nominal, en la cantidad á que ascienda la fianza.

Art. 3° La Caja Fiscal de Lima expedirá á los depositantes un certificado en que conste la especie, monto, números é intereses pendientes de los títulos depositados, con el cual se presentarán aquellos á la Direccion de Crédito Público para percibir los intereses devengados en la forma establecida, debiendo esta oficina recabar de la Caja Fiscal los cupones de intereses correspondientes á la órden de pago que expida. En los títulos que no tengan cupones de intereses, la Caja cuidará de hacer las anotaciones de pago respectivas.

Art. 4° Quedan derogados las disposiciones y reglamentos de 2 de Agosto de 1864, en cuanto se opongan al presente decreto.

El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa de Gobierno, en Lim á los quince dias del mes de Diciembre año de mil ochocientos setenta.

JOSÉ BALTA.—*Nicolás de Piérola.*

Señálase puerto al ferrocarril de Arequipa.

Lima, Enero 6 *de* 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que es de necesidad hacer estudios detenidos y examinar maduramente las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, para decidir cuál de estos debe ser el término del ferrocarril de esta ciudad á la costa.

2º Que siendo Mollendo el término actual de la línea férrea, es urgente dotarle de los edificios necesarios para el depósito de mercaderias y mejor servicio del ferrocarril;

Se resuelve:

1º Practíquese por el Ministerio de Hacienda y Comercio, los estudios convenientes para conocer cuál de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, debe ser en definitiva el término del ferrocarril de Arequipa á la costa.

2º Declárase el puerto de Mollendo como término provisional del expresado ferrocarril.

3º Autorízase al empresario constructor D. Enrique Meiggs para que en el expresado puerto de Mollendo, por medio de un ingeniero de su confianza, designe los locales, haga los trazos respectivos y proceda á la colocacion de las estaciones, ramadas y demas depósitos que por su contrata está obligado á proporcionar.—Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo.

Arequipa, Enero 6 *de* 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que declarado por decreto de la fecha, el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril de Arequipa á la costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar mayores facilidades al comercio y garantias á los intereses fiscales.

2º Que careciendo en la actualidad Mollendo de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de mercaderias, es indispensable acordar las medidas que tiendan á salvar estos inconvenientes;

Se resuelve:

1º Concédese el plazo improrogable de cuatro meses, á contar desde el 15 de Febrero próximo, en que estará abierta al tráfico la línea férrea de Mollendo á esta ciudad, para el despacho de todas las mercaderias actualmente existentes en los almacenes de la aduana de Islay, abonándose por los interesados el valor de los derechos que causare el despacho.

2º Queda clausurado el puerto de Islay para la importacion de mercaderias; debiendo por consiguiente arribar los buques al puerto de Mollendo.

3º Las mercaderias que se importen de la fecha en adelante por el puerto de Mollendo, serán conducidas directamente con las precauciones convenientes á esta ciudad, en donde se practicará su despacho, de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que para este efecto se nombrarán.

Desígnase como local para la aduana de esta ciudad, el edificio conocido por "Los Ejercicios."

4.º Tan luego como se hubiese verificado el despacho de todas las mercaderias existentes en los almacenes de Islay, se constituirá el personal de la aduana expresada en esta ciudad, prévia órden del Ministerio de Hacienda, debiendo en el dia trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo, con solo la permanencia en Islay de un teniente y dos inspectores, para la vigilancia de esa costa.

5.º Las medidas acordadas por la presente resolucion, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fija cion definitiva del término del ferrocarril.—Comuníquese, publíquese y regís trese.

Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Pide cuenta de las obras públicas.

CIRCULAR Á LOS PREFECTOS.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Comprendiendo el Gobierno que el medio mas adecuado para mejorar la condicion de los pueblos, es la ereccion de las obras públicas mas necesarias, ha examinado con preferente atencion las verdaderas necesidades de cada uno de ellos, y decretado en mérito de sus investigaciones, las que ha creido mas urgentes y de mas benéficos resultados para los departamentos de la República. Este procedimiento no llegará á ser un hecho práctico, si los ingenieros á quienes se ha encomendado la ejecucion de las obras, no satisfacen debidamente al Gobierno, consagrándose á los trabajos con la conveniente actividad; y á fin de saberse el estado en que estos se encuentran, para que el Gobierno pueda dictar las medidas que las circunstancias requieran, ha ordenado á los ingenieros, que por conducto de los respectivos Prefectos den mensualmente cuenta del estado en que se hallan las obras, estudios y demas comisiones que corran á su cargo.

Lo comunico á US. para su inteligencia, y para que por su parte dicte las medidas que sean eficaces al cumplimiento de esta disposicion.

Dios guarde á US.—*Santa María.*

Exige un parte mensual de los trabajos de ingenieria.

CIRCULAR A LOS INGERIEROS.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Debiendo tener el Gobierno un conocimiento exacto de los trabajos encomendados á U., se hace necesario que mensualmente remita U. á este Ministerio por conducto de la Prefectura, una razon detallada del estado en que se hallen las obras públicas ó comisiones, que de cualquier género esté U. desempeñando.

Lo que digo á U. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á U.—*Santa Maria.*

Derecho de muellaje.

Lima, Febrero 10 *de* 1871.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion:

1º Que al verificarse el remate del derecho de muellaje en los distintos puertos de la República, procedieron los subastadores á hacer sus propuestas sirviéndoles de base el tráfico total de bultos y mercaderías que se efectuaba por cada aduana.

2.° Que en tal sentido, y estando dispuesto en el Reglamento de comercio vigente, que las mercaderías que desembarcan en las caletas, deben ser manifestadas préviamente en la aduana de que estas dependen, para que puedan obtener la correspondiente licencia, al concederse con posterioridad al contrato celebrado con el rematista, el permiso para desembarcar en Eten los útiles del ferrocarril, se habria hecho una rebaja del producto calculado en el remate, lo cual importaria una innovacion introducida en el contrato por una de las partes, sin anuencia y con daño de la otra, lo que traeria sobre el Estado una efectiva responsabilidad.

3.° Que estando el producto del derecho de muellaje destinado en su totalidad á la refaccion y mejoramiento de los muelles, no puede prescindirse en ningun caso de su recaudacion; de conformidad con lo informado por la Direccion de administracion.

Se declara:

Que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe no está exceptuada del pago de derecho de muellaje, y que al subastador de este ramo, en el puerto de San José, es á quien corresponde hacerlo efectivo. Y por cuanto son frecuentes las reclamaciones de este género, que interponen ante el Gobierno los rematistas del derecho de muellaje, se establece por regla general, que están obligados á pagar el indicado derecho todos los útiles ó artículos que se introduzcan por las aduanas.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Nuevo nombre para Pacocha.

Pacocha, Febrero 16 *de* 1871.

Al Señor Coronel Prefecto del Departamento.

Tengo la alta honra de elevar al conocimiento de US. el acta que los vecinos de Moquegua y los de este nuevo pueblo, han puesto en mis manos, para que la remita á US. á fin de que se sirva elevarla al Supremo Gobierno, á fin de que se sirva conceder á este puerto menor de Pacocha, el nombre de "Juan Francisco" en gratitud al señor Ministro de la Guerra y Presidente del Consejo, Coronel D. Juan Francisco Balta, por la laudable decision con que se ha prestado á dar impulso personalmente al ferrocarril que une al puerto con la poblacion de Moquegua, y la nueva iglesia de este pueblo, cuyas dos obras ha iniciado en este dia.

Ruego á US. se sirva secundar los deseos de estos vecinos, que siendo los efector de una sincera gratitud, no infieren ningun daño.

Dios guarde á US.—S. C. P.—*Samuel Ordoñez.*

Estacion general de ferrocarriles en Lima.

Lima, Junio 23 *de* 1871.

Teniendo en consideracion que el público debe reportar considerables ventajas de la concentracion de las diversas estaciones de ferrocarriles que parten de esta capital, en un solo edificio, pues esta medida facilitaria el trasporte de los pasajeros y mercaderias, se nombra una comision compuesta de los ingenieros D. Luis Sada y D. Alejandro Mieczinikouski y el regidor municipal D. Emilio Piérola, con el fin de que indiquen el lugar que á su juicio sea mas apropósito para el indicado objeto de formar una estacion general de los ferrocarriles de Lima.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—*Santa Maria.*

Expropiacion.

Lima, Junio 30 *de* 1871.

Vista la solicitud de D. Enrique Meiggs por la que pide se indique la manera como debe procederse en el juicio de expropiacion de terrenos pertenecientes á cofradias, comunidades y municipios, que son necesarios para la ejecucion de las obras de que está encargado, de conformidad con lo expuesto por el Fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que en las referidas expropiaciones se procederá con arreglo á las leyes y usando Meiggs de los mismos derechos que coresponden al Gobierno.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa Maria.*

Del modo de proceder en la enagenacion forzada.

(Del Código de Eujuiciamientos Civil.)

Art. 1513. Para que pueda disponerse de la propiedad particular en beneficio público se requiere:

1.° Que se acredite de un modo indudable la necesidad que hay de tomarla, y la utilidad que la nacion ó el pueblo deben reportar; (*)

2° Que se indemnice préviamente al dueño del valor de su propiedad, proporcionado no solo al que realmente tiene, sino á las ventajas que le produce.

Art. 1514. Antes de procederse al juicio debe formarse un expediente sobre la necesidad de la obra pública que exige la expropiacion forzada; y en él se manifestará con operaciones de peritos la posibilidad y medios de ejecucion, y cuanto conduzca á probar los dos extremos contenidos en el inciso 1° del artículo anterior.

Art. 1515. Formado el expediente de que habla el artículo anterior, se elevará al Gobierno; y si este reconociese la necesidad de la expropiacion, ordenará que pase al Prefecto del departamento para que, por sí ó por el Suprefecto de la provincia donde está situada la propiedad, requiera al dueño á fin de que la venda.

Art. 1516. Si el dueño se conviniese, se tasará la propiedad por peritos; y estando estos acordes en el valor, se extenderá la escritura, pagándose al dueño lo que importe su propiedad.

Art. 1517. Si el dueño no se conviniese en la venta, pasará el Prefecto todos los antecedentes al juez de primera instancia de la provincia en que esté situada la cosa de que se quiere disponer.

Art. 1518. El juez dará traslado al dueño para que conteste dentro de seis dias.

Art. 1519. Si el dueño se opusiere á la venta alegando que la obra no es necesaria, ó que puede hacerse en otro terreno, que no sea el suyo, recibirá el juez la causa á prueba por el término de veinte dias perentorios y con todos cargos.

Art. 1520. Concluido el término de que habla el artículo anterior, el juez oirá la parte y al ministerio fiscal, y con lo que dijeren resolverá el artículo.

El auto que el juez expida es apelable en ambos efectos.

Art. 1521. Jamas se podrá tomar la propiedad privada para destinarla á obras públicas, sino en el caso de que no haya otro sitio público ó sin dueño, en que pueda hacerse la obra.

Art. 1522. Si se ejecutoriase el auto en que se decreta la venta, el juez mandará que se tase la cosa por peritos.

Art. 1523. Aprobada la tasacion, pondrá el juez todo en noticia del Prefecto; y este en la del Supremo Gobierno.

Art. 1524. Mientras el dueño no reciba el precio, no está obligado á entregar la cosa, ni el juez lo permitirá.

Art. 1525. Si violando lo dispuesto en los artículos anteriores, se dispusiere de la propiedad privada, el dueño podrá usar de la accion del despojo ante la Corte Suprema, si se le ha inferido por órden del Gobierno, ó si este no impide el despojo causado por sus subalternos, despues de tener conocimiento de él. (*)

Art. 1526. Si el despojo proviene de las autoridades políticas subalternas, el interesado ocurrirá á la Corte Superior respectiva, para que esta lo proteja: 1° incitando al Prefecto á que cumpla ó haga cumplir las disposiciones de este título, sin que entre tanto pueda ocuparse la propiedad privada; 2.° dando cuenta al Supremo Gobierno con los antecedentes respectivos, si fuere ineficaz la incitacion hecha al Prefecto. (†)

N. B.—La práctica en materia de ferrocarriles observada por el Gobierno ha sido, no interrumpir la obra, sin perjuicio de discutir la expropiacion.—Así se ordena en varios decretos que se encontrarán citados mas adelante en la palabra *Expropiacion.*

Que los certificados indiquen el trabajo y sus valores.

Lima, Marzo 9 de 1872.

Siendo conveniente que la comprobacion de los pagos que se hacen por las obras de la ferrocariles, sea tan clara y perfecta como lo requiere la importancia pe estos gastos; se dispone: que en los certificados de trabajos hechos que expidan los ingenieros nombrados por el Gobierno, como inspectores de las obras de esa clase, expresen detalladamente cuáles son los trabajos á que los certificados se refieren, expresando los valores parciales de ellos. Comuníquese al Ministerio de Gobierno pera que ordene el cumplimiento de este decreto por los ingenieros inspectores.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Masías.*

Reglas para los empresarios de obras públicas.

MANUEL PARDO

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que es necesario fijar las reglas á que deben sujetarse, bajo el punto de vista técnico, los empresarios de obras públicas que se hacen por cuenta del Estado ó con su intervencion.

(*) Conforme á los arts. 462 Cód. Civ. y 26 Const.

(*) Concuerda con el art. 18 inc. 5.° R. T.

(†) En estos juicios no se pagan costas judiciales ni derecho de timbre por la venta.—Art. 421 inciso 5.° Cód. de Enjuiciamientos.

(*Notas de los comentadores Fuentes y Lama.*)

Decreto:

Art. 1.° Todo empresario de una obra pública está obligado:

1.° A presentar el proyecto definitivo total ó por secciones, del trabajo de interés público cuya ejecucion le esté encomendada, comprendiendo en él los planos, perfiles, cuadernos de explicaciones y demas documentos necesarios segun los casos. Los planos y perfiles serán hechos en escalas capaces de hacer resaltar con la claridad suficiente todos los detalles de las disposiciones propuestas.

2.° A presentar los proyectos definitivos de todas las obras de arte á que dé lugar la construccion del trabajo, á saber: viaductos, puentes, acueductos, muros de sostenimiento y de defensa, así como tambien los de las estaciones con todas sus dependencias y edificios, si no han sido especificados con todos sus detalles en el cuaderno de explicaciones.

3.° A someter á la aprobacion del Gobierno, los proyectos detallados de las modificaciones que durante la ejecucion se crea necesario introducir en los proyectos de trabajos aprobados, adjuntando la relacion de las causas ó motivos que hagan necesarias dichas modificaciones. Todos esos documentos deberán ser presentados al Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas, del 1.° al 15 del mes y vendrán revestidos de las firmas del Ingeniero en Jefe de la obra y del empresario.

4.° A presentar los detalles de adelanto de los trabajos, como se practica en toda empresa bien organizada; á saber: perfiles de adelanto de terraplenes, mamposteria, obras de madera y ferretería, los materiales elaborados en la localidad ó traidos de fuera á pié de obra. Estos documentos serán mandados por los empresarios en las épocas de pago fijadas en sus contratos, y mensualmente por aquellos á quienes el Estado debe abonar al fin de cada mes el importe de los trabajos hechos.

5.° A entregar al Gobierno los planos completos de todas las obras terminadas con todos los detalles necesarios para que pueda formarse un juicio exacto de cada uno de ellos.

Art. 2.° No podrá procederse á la eleccion de ninguna obra, si no ha sido aprobada y autorizada, so pena de nulidad y reconstruccion parcial ó total por cuenta del empresario, caso que no recaiga sobre ella la aprobacion del Gobierno, el que tendrá ademas derecho de exigir indemnizacion por los perjuicios que pudieran resultar á causa de la demora en la conclusion de la obra, ó por cualquiera otro motivo.

Art. 3.° Las inspecciones locales ó de otro género se harán por los miembros de la Junta Central de Ingenieros ó por las personas que ella comisione, en la época en que el Gobierno lo juzgue conveniente.

Art. 4.° Los certificados de trabajos hechos, en vista de los cuales deben verificarse los pagos, se darán por la Junta Central, en la forma prescrita por las leyes ó estipulada en el contrato, prévio exámen de los documentos referidos, quedando así reemplazados los inspectores permanentes de obras públicas que han existido hasta el dia.

Art. 5.° La recepcion definitiva de materiales y máquinas se hará en el lugar en que deben emplearse por los miembros de la Junta Central ó por sus delegados; y en el extranjero, si así se hubiese estipulado en el contrato, por las personas que el Gobierno comisione al efecto, como se ha practicado hasta el dia.

El Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas queda encargado del cumplimiento de este decreto. Regístrese, comuníquese y publíquese. Lima Diciembre 11 de 1872.—MANUEL PARDO.—*Francisco Rosas.*

Regla general para la aprobacion de estudios.

Lima, Enero 15 *de* 1873.

Habiéndose suscitado diferentes cuestiones entre los empresarios de las vias férreas de Eten y Pimentel, en que están comprometidos la seguridad é interés del público, y siendo un deber del Gobierno garantizarlos tomando las medidas oportunas que estime convenientes; para lo que es indispensable tener á la vista los planos completos de ambos ferrocarriles, resuélvese: los empresarios de los expresados presentarán en el Ministerio de Gobierno los planos y estudios completos para su aprobacion y exámen, declarándose por punto general que no se procederá á la construccion de ningun ferrocarril, cualquiera que sea su clase, sin que préviamente se apruebe por el Gobierno, mediante exámen de la Junta Central de Ingenieros, los estudios y planos pertinentes que se presentarán por duplicado, á fin de que un ejemplar de ellos pase al archivo de la Junta Central de Ingenieros, y que constarán de los siguientes documentos:

1.° Un plano de conjunto comprendido para cada línea ó para cada seccion de la línea.

2.° Un plano general á la escala de 1/5,000. (0 m. 20 por kilómetro) con curvas de nivel en paises montañosos á lo menos de cinco metros.

3.° De un perfil longitudinal á la escala de 1/2,000 (0 m. 50 por kilómetro) para la horizontal, y de 1/200 (0. m. 005 por metro) para la vertical. Las costas serán referidas al nivel medio del mar como línea de datum. Debajo de este perfil se indicará por medio de líneas horizontales dispuestas á este efecto, lo siguiente: Distancias kilométricas del ferrocarril, contadas desde su orígen, la elevacion del reno, la de la línea roja, el corte

raplen, los metros cúbicos de corte, los metros cúbicos de terraplen, una línea demostrando las partes rectas y el desarrollo de las curvas y otra el largo é inclinacion de cada pendiente.

4º De un cierto número de perfiles trasversales cuando el plano no necesite curvas de nivel.

5º Un perfil trasversal de la via proyectada, demostrando su ancho y los taludes que se adoptarán en los diferentes terrenos que se atraviesen.

6º Una memoria, en la cual serán justificadas las disposiciones esenciales del proyecto; un presupuesto descriptivo en el cual serán reproducidas bajo la forma de tablas, las indicaciones relativas á las pendientes y á las curvas, ya dadas en el perfil longitudinal.

Se indicarán tanto en el plano como en el perfil la posicion de las estaciones proyectadas, de los rios y acéquias, de los caminos cruzados por la línea, los pasajes ya sean á nivel, por encima ó por agua, sin perjuicio de tener que presentar proyectos de cada obra para la ejecucion.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

Franqueo en los ferrocarriles.

Lima, Marzo 4 *de* 1873.

Vista la presente consulta del Prefecto del Departamento de Ica, con lo informado por la Direccion General de Correos, y siendo conveniente á los intereses de la renta de correos y al público la medida que se propone, resuélvese: que las vias férreas de Arica á Tacna, de Mollendo á Arequipa, de Ilo á Moquegua, de Pisco á Ica y en general en las que unen poblaciones por ferrocarriles, se haga en adelante el franqueo de las cartas con estampillas del valor de cinco centavos como se hace en la actualidad entre Lima, Callao y Chorrillos.—Trascríbase á quienes corresponda.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

El Gobierno se reserva la iniciativa en las obras públicas.

Lima, Marzo 8 *de* 1873.

Visto este expediente por el que don J. B. D' Unian, presenta los estudios y planos sobre la provision de agua potable para el pueblo de Moche y puerto de Salaverry, lo que ha verificado á consecuencia del Supremo decreto de 3 de Febrero del año pasado; y teniendo en consideracion: 1º que la práctica establecida por la pasada administracion de conceder permiso á empresarios particulares para hacer estudios de obras públicas, declarándoles derecho de preferencia, es inútil é ilegal, por cuanto dichos estudios tienen siempre que verificarse nuevamente por Ingenieros del Estado, y la preferencia indicada destruye la competencia y trae consigo otros graves inconvenientes: 2º que la concesion que se hizo á D' Unian por el referido supremo decreto de 3 de Febrero del año pasado, no impone al Gobierno obligacion de aceptar ni otra alguna onerosa: y 3.º que los planos y estudios presentados por D' Unian, son incompletos y adolecen de otros defectos y aparte de ser inútiles; por lo expuesto de conformidad con lo dictaminado por la Junta Central de Ingenieros, y el Fiscal de la Excma. Corte Suprema; resuélvese: devuélvase á D' Unian los estudios y planos que ha presentado, declarándose sin valor ni efecto, el decreto de 3 de Febrero del año pasado de 1872, y por punto general, que el Gobierno no aceptará ni dará curso á propuestas de particulares para hacer estudios de obras públicas que el Gobierno iniciará conforme al derecho que tiene cuando lo crea conveniente.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

Minas y ferrocarriles peruanos en Europa.

Lima, Enero 13 *de* 1874.

Considerando: 1.º Que se encuentran ya en ejercicio los ferrocarriles de Ilo á Moquegua de 100 kilómetros, de Mollendo á Puno de 542 kilómetros, y de Pisco á Ica de 74 kilómetros, y que lo estarán en el presente año los del Callao á San Mateo de 118 kilómetros, de Chimbote á Taquilpon de 90 kilómetros, y de Pacasmayo á la Viña de 148 kilómetros; 2.º Que las regiones que estas vias férreas atraviesan abundan en minas, cuya explotacion debe favorecerse, tanto porque así lo exigen los intereses generales del país, cuanto porque ellas están llamadas á dar á esos caminos la vida que necesitan; y 3.º Que no siendo suficientes los capitales con que cuenta la República para dar á la minería todo el impulso de que es suceptible, es necesario hacer conocer en Europa las riquezas de ese género, que encierra el territorio peruano y los medios de comunicacion que se poseen, y que ponen á aquellas al alcance de la industria privada; se resuelve: 1.º Que la Junta Central de Ingenieros haga inmediatamente sacar copia de los planos y perfiles de las líneas férreas mencionadas, reducidos en la proporcion que convenga para que puedan ser litografiados y publicados; agregando á cada plano los dibujos de las obras de arte mas notables que tenga el ferrocarril á que se refiere, y una ligera descripcion de la línea: 2º Nómbrase una comision compuesta del capitan de navío D. Ramon Ascárate, del geólogo consultor D. Antonio Raymondi y de D. Julio Pflucker y Rico, para que reuna, por triplicado muestras de los principales minerales, ya sean de metales ó de carbon de piedra,

que se encuentren en cada una de las regiones que atraviesan las aludidas vias férreas, á una distancia de ellas, no mayor de 50 kilómetros, y que por su ley y condiciones favorables se presten á ser explotadas con provecho positivo, de las cuales formará el respectivo catálogo; autorizándola para que con tal fin se entienda directamente con las autoridades, y para que haga los gastos que esta medida demande, y los que exijan los ensayes que de las muestras deberá hacer practicar: 3º Las colecciones de que trata el artículo anterior, acompañadas de los respectivos catálogos y ensayes, y los planos, dibujos y descripciones del ferrocarril á que se refiere el artículo 1º, se remitirán al Ministro de la República en Francia, con el objeto de que haga publicar, reunidos en folleto, dichos ensayes, catálogos, planos, dibujos, y descripciones, traducida la letra al francés, al inglés y al aleman, y de que establezca las colecciones de minerales en los centros comerciales de Paris, Lóndres y Berlin, en lugares adecuados y accesibles al público, repartiendo en ellos gratis los folletos aludidos; y 4.º Autorízase al referido Ministro de la República en Francia, para que proporcione pasaje gratis, de venida y regreso á Europa, en alguno de los vapores de la Compañía Inglesa, á las personas de competencia notoria, que deseen hacer estudios de los minerales peruanos, sobre el terreno mismo que los produce, y á los representantes de las empresas que se organicen, con un capital igual ó mayor de cien mil soles para explotar las minas de la República, y que con el mismo fin quieran trasladarse al país.—Aplíquese á la partida 740 del presupuesto general los gastos que el cumplimiento de esta resolucion origine.

Comuníquese á quien corresponda y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

Los billetes de banco no son de recibo forzoso.

Lima, Febrero 12 *de* 1874.

Vista la consulta del Concejo Provincial de Arica, elevada por el Prefecto de Moquegua, sobre si dicho Concejo podrá obligar á la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, á que reciba los billetes de los bancos establecidos en esta capital en pago de los pasajes y fletes que proporciona; y en atencion á que los billetes al portador que emiten los bancos no son de circulacion forzosa, pudiendo los particulares admitirlos ó no libremente; se declara que el Concejo Provincial de Arica, no tiene derecho para obligar á la empresa del ferrocarril de ese puerto á la ciudad de Tacna, á que reciba los billetes de los bancos de esta capital, quedando resuelta en este sentido la mencionada consulta.

Comuníquese, regístrese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

El ferrocarril auxilia á la iglesia.

Lima, Mayo 29 *de* 1874.

En atencion á lo que manifiesta en este recurso el cura y vicario de la Doctrina de Camaná Dr. D. Manuel Ugarte, respecto de la carencia absoluta de fondos en que se halla para continuar la reconstruccion del templo de la ciudad de ese nombre, que destruyó el terremoto de 1868; y no pudiendo el Gobierno desentenderse, á pesar de la aflictiva situacion del Erario, de la súplica que hace para que se le preste algun auxilio en bien de la religion y de sus feligreses; resuélvese: que de la madera de propiedad nacional que existe en los depósitos del ferrocarril de Chancay, se le suministre una cantidad proporcionada á sus necesidades y que además, por la caja fiscal de Arequipa, se le satisfagan 2,400 soles en mesadas de 200 soles, que se aplicarán á la partida 740 del presupuesto general. Dense las órdenes para la entrega y trasporte de la madera hasta Islay; y pase al Ministerio de Hacienda para que mande cumplir lo dispuesto en la segunda parte de esta resolucion.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

No se dan privilegios por cosas conocidas.

Lima, Junio 26 *de* 1874.

Visto el recurso presentado por Norman Evans, en representacion de los señores Green Read y Cª, solicitando se les conceda privilegio exclusivo para la introduccion de un sistema de ferrocarril con un solo riel; y apareciendo de los informes expedidos por el Concejo Provincial de este cercado, Prefecto del departamento y por la Junta Central de Ingenieros, que el ferrocarril, cuya introduccion propone el recurrente no es una invencion nueva, sino que ha sido conocido y puesto en práctica sin privilegio en diferentes paises: que por tal motivo no concurren en la presente solicitud los requisitos exigidos por la ley de 28 de Enero de 1869, de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema; se resuelve: no ha lugar al privilegio que solicita el referido Norman Evans; pudiendo los interesados hacer uso del indicado sistema de locomocion en el modo y forma que designan las leyes.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

Se desaprueba el pago de trenes extraordinarios.

Lima, Setiembre 19 *de* 1874.

Visto este oficio del Prefecto del departamento de Arequipa, pidiendo la aprobacion del gasto de trescientos soles, por

flete de un tren extraordinario que proporcionó la empresa del ferrocarril de Puno, para que se trasladase á la ciudad de Arequipa el R. Obispo Dr. D. Juan Ambrocio Huerta; y no habiendo recibido dicho funcionario autorizacion para hacer ese gasto, cuya necesidad no aparece comprobada en manera alguna: se desaprueba la órden dada por el mencionado Prefecto, para contratar por cuenta del Estado, la traslacion á Arequipa del referido doctor Huerta.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Sanchez.*

---

que se encuentren en cada una de las regiones que atraviesan las aludidas vias férreas, á una distancia de ellas, no mayor de 50 kilómetros, y que por su ley y condiciones favorables se presten á ser explotadas con provecho positivo, de las cuales formará el respectivo catálogo; autorizándola para que con tal fin se entienda directamente con las autoridades, y para que haga los gastos que esta medida demande, y los que exijan los ensayes que de las muestras deberá hacer practicar: 3º Las colecciones de que trata el artículo anterior, acompañadas de los respectivos catálogos y ensayes, y los planos, dibujos y descripciones del ferrocarril á que se refiere el artículo 1º, se remitirán al Ministro de la República en Francia, con el objeto de que haga publicar, reunidos en folleto, dichos ensayes, catálogos, planos, dibujos, y descripciones, traducida la letra al francés, al inglés y al aleman, y de que establezca las colecciones de minerales en los centros comerciales de Paris, Lóndres y Berlin, en lugares adecuados y accesibles al público, repartiendo en ellos gratis los folletos aludidos; y 4.º Autorízase al referido Ministro de la República en Francia, para que proporcione pasaje gratis, de venida y regreso á Europa, en alguno de los vapores de la Compañía Inglesa, á las personas de competencia notoria, que deseen hacer estudios de los minerales peruanos, sobre el terreno mismo que los produce, y á los representantes de las empresas que se organicen, con un capital igual ó mayor de cien mil soles para explotar las minas de la República, y que con el mismo fin quieran trasladarse al país.—Aplíquese á la partida 740 del presupuesto general los gastos que el cumplimiento de esta resolucion origine.

Comuníquese á quien corresponda y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

Los billetes de banco no son de recibo forzoso.

Lima, Febrero 12 *de* 1874.

Vista la consulta del Concejo Provincial de Arica, elevada por el Prefecto de Moquegua, sobre si dicho Concejo podrá obligar á la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, á que reciba los billetes de los bancos establecidos en esta capital en pago de los pasajes y fletes que proporciona; y en atencion á que los billetes al portador que emiten los bancos no son de circulacion forzosa, pudiendo los particulares admitirlos ó no libremente; se declara que el Concejo Provincial de Arica, no tiene derecho para obligar á la empresa del ferrocarril de ese puerto á la ciudad de Tacna, á que reciba los billetes de los bancos de esta capital, quedando resuelta en este sentido la mencionada consulta.

Comuníquese, regístrese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

El ferrocarril auxilia á la iglesia.

Lima, Mayo 29 *de* 1874.

En atencion á lo que manifiesta en este recurso el cura y vicario de la Doctrina de Camaná Dr. D. Manuel Ugarte, respecto de la carencia absoluta de fondos en que se halla para continuar la reconstruccion del templo de la ciudad de ese nombre, que destruyó el terremoto de 1868; y no pudiendo el Gobierno desentenderse, á pesar de la aflictiva situacion del Erario, de la súplica que hace para que se le preste algun auxilio en bien de la religion y de sus feligreses; resuélvese: que de la madera de propiedad nacional que existe en los depósitos del ferrocarril de Chancay, se le suministre una cantidad proporcionada á sus necesidades y que además, por la caja fiscal de Arequipa, se le satisfagan 2,400 soles en mesadas de 200 soles, que se aplicarán á la partida 740 del presupuesto general. Dense las órdenes para la entrega y trasporte de la madera hasta Islay; y pase al Ministerio de Hacienda para que mande cumplir lo dispuesto en la segunda parte de esta resolucion.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

No se dan privilegios por cosas conocidas.

Lima, Junio 26 *de* 1874.

Visto el recurso presentado por Norman Evans, en representacion de los señores Green Read y Cª, solicitando se les conceda privilegio exclusivo para la introduccion de un sistema de ferrocarril con un solo riel; y apareciendo de los informes expedidos por el Concejo Provincial de este cercado, Prefecto del departamento y por la Junta Central de Ingenieros, que el ferrocarril, cuya introduccion propone el recurrente no es una invencion nueva, sino que ha sido conocido y puesto en práctica sin privilegio en diferentes paises: que por tal motivo no concurren en la presente solicitud los requisitos exigidos por la ley de 28 de Enero de 1869, de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema; se resuelve: no ha lugar al privilegio que solicita el referido Norman Evans; pudiendo los interesados hacer uso del indicado sistema de locomocion en el modo y forma que designan las leyes.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

Se desaprueba el pago de trenes extraordinarios.

Lima, Setiembre 19 *de* 1874.

Visto este oficio del Prefecto del departamento de Arequipa, pidiendo la aprobacion del gasto de trescientos soles, por el

Señálase puerto al ferrocarril de Arequipa.

Lima, Enero 6 *de* 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que es de necesidad hacer estudios detenidos y examinar maduramente las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, para decidir cuál de estos debe ser el término del ferrocarril de esta ciudad á la costa.

2º Que siendo Mollendo el término actual de la línea férrea, es urgente dotarle de los edificios necesarios para el depósito de mercaderias y mejor servicio del ferrocarril;

Se resuelve:

1º Practíquese por el Ministerio de Hacienda y Comercio, los estudios convenientes para conocer cuál de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, debe ser en definitiva el término del ferrocarril de Arequipa á la costa.

2º Declárase el puerto de Mollendo como término provisional del expresado ferrocarril.

3º Autorízase al empresario constructor D. Enrique Meiggs para que en el expresado puerto de Mollendo, por medio de un ingeniero de su confianza, designe los locales, haga los trazos respectivos y proceda á la colocacion de las estaciones, ramadas y demas depósitos que por su contrata está obligado á proporcionar.—Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo.

Arequipa, Enero 6 *de* 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que declarado por decreto de la fecha, el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril de Arequipa á la costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar mayores facilidades al comercio y garantias á los intereses fiscales.

2º Que careciendo en la actualidad Mollendo de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de mercaderias, es indispensable acordar las medidas que tiendan á salvar estos inconvenientes;

Se resuelve:

1º Concédese el plazo improrogable de cuatro meses, á contar desde el 15 de Febrero próximo, en que estará abierta al tráfico la línea férrea de Mollendo á esta ciudad, para el despacho de todas las mercaderias actualmente existentes en los almacenes de la aduana de Islay, abonándose por los interesados el valor de los derechos que causare el despacho.

2º Queda clausurado el puerto de Islay para la importacion de mercaderias; debiendo por consiguiente arribar los buques al puerto de Mollendo.

3º Las mercaderias que se importen de la fecha en adelante por el puerto de Mollendo, serán conducidas directamente con las precauciones convenientes á esta ciudad, en donde se practicará su despacho, de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que para este efecto se nombrarán.

Desígnase como local para la aduana de esta ciudad, el edificio conocido por "Los Ejercicios."

4.º Tan luego como se hubiese verificado el despacho de todas las mercaderias existentes en los almacenes de Islay, se constituirá el personal de la aduana expresada en esta ciudad, prévia órden del Ministerio de Hacienda, debiendo en el dia trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo, con solo la permanencia en Islay de un teniente y dos inspectores, para la vigilancia de esa costa.

5.º Las medidas acordadas por la presente resolucion, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fijacion definitiva del término del ferrocarril.—Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Pide cuenta de las obras públicas.

CIRCULAR Á LOS PREFECTOS.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Comprendiendo el Gobierno que el medio mas adecuado para mejorar la condicion de los pueblos, es la ereccion de las obras públicas mas necesarias, ha examinado con preferente atencion las verdaderas necesidades de cada uno de ellos, y decretado en mérito de sus investigaciones, las que ha creido mas urgentes y de mas benéficos resultados para los departamentos de la República. Este procedimiento no llegará á ser un hecho práctico, si los ingenieros á quienes se ha encomendado la ejecucion de las obras, no satisfacen debidamente al Gobierno, consagrándose á los trabajos con la conveniente actividad; y á fin de saberse el estado en que estos se encuentran, para que el Gobierno pueda dictar las medidas que las circunstancias requieran, ha ordenado á los ingenieros, que por conducto de los respectivos Prefectos den mensualmente cuenta del estado en que se hallan las obras, estudios y demas comisiones que corran á su cargo.

Lo comunico á US. para su inteligencia, y para que por su parte dicte las medidas que sean eficaces al cumplimiento de esta disposicion.

Dios guarde á US.—*Santa Maria.*

Exige un parte mensual de los trabajos de ingenieria.

CIRCULAR A LOS INGERIEROS.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Debiendo tener el Gobierno un conocimiento exacto de los trabajos encomendados á U., se hace necesario que mensualmente remita U. á este Ministerio por conducto de la Prefectura, una razon detallada del estado en que se hallen las obras públicas ó comisiones, que de cualquier género esté U. desempeñando.

Lo que digo á U. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á U.—*Santa Maria.*

Derecho de muellaje.

Lima, Febrero 10 *de* 1871.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion:

1º Que al verificarse el remate del derecho de muellaje en los distintos puertos de la República, procedieron los subastadores á hacer sus propuestas sirviéndoles de base el tráfico total de bultos y mercaderías que se efectuaba por cada aduana.

2.° Que en tal sentido, y estando dispuesto en el Reglamento de comercio vigente, que las mercaderías que desembarcan en las caletas, deben ser manifestadas préviamente en la aduana de que estas dependen, para que puedan obtener la correspondiente licencia, al concederse con posterioridad al contrato celebrado con el rematista, el permiso para desembarcar en Eten los útiles del ferrocarril, se habria hecho una rebaja del producto calculado en el remate, lo cual importaria una innovacion introducida en el contrato por una de las partes, sin anuencia y con daño de la otra, lo que traeria sobre el Estado una efectiva responsabilidad.

3.° Que estando el producto del derecho de muellaje destinado en su totalidad á la refaccion y mejoramiento de los muelles, no puede prescindirse en ningun caso de su recaudacion; de conformidad con lo informado por la Direccion de administracion.

Se declara:

Que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe no está exceptuada del pago de derecho de muellaje, y que al subastador de este ramo, en el puerto de San José, es á quien corresponde hacerlo efectivo. Y por cuanto son frecuentes las reclamaciones de este género, que interponen ante el Gobierno los rematistas del derecho de muellaje, se establece por regla general, que están obligados á pagar el indicado derecho todos los útiles ó artículos que se introduzcan por las aduanas.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

Nuevo nombre para Pacocha.

Pacocha, Febrero 16 *de* 1871.

Al Señor Coronel Prefecto del Departamento.

Tengo la alta honra de elevar al conocimiento de US. el acta que los vecinos de Moquegua y los de este nuevo pueblo, han puesto en mis manos, para que la remita á US. á fin de que se sirva elevarla al Supremo Gobierno, á fin de que se sirva conceder á este puerto menor de Pacocha, el nombre de "Juan Francisco" en gratitud al señor Ministro de la Guerra y Presidente del Consejo, Coronel D. Juan Francisco Balta, por la laudable decision con que se ha prestado á dar impulso personalmente al ferrocarril que une al puerto con la poblacion de Moquegua, y la nueva iglesia de este pueblo, cuyas dos obras ha iniciado en este dia.

Ruego á US. se sirva secundar los deseos de estos vecinos, que siendo los efector de una sincera gratitud, no infieren ningun daño.

Dios guarde á US.—S. C. P.—*Samuel Ordoñez.*

Estacion general de ferrocarriles en Lima.

Lima, Junio 23 *de* 1871.

Teniendo en consideracion que el público debe reportar considerables ventajas de la concentracion de las diversas estaciones de ferrocarriles que parten de esta capital, en un solo edificio, pues esta medida facilitaria el trasporte de los pasajeros y mercaderias, se nombra una comision compuesta de los ingenieros D. Luis Sada y D. Alejandro Mieczinikouski y el regidor municipal D. Emilio Piérola, con el fin de que indiquen el lugar que á su juicio sea mas apropósito para el indicado objeto de formar una estacion general de los ferrocarriles de Lima.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—*Santa Maria.*

Expropiacion.

Lima, Junio 30 *de* 1871.

Vista la solicitud de D. Enrique Meiggs por la que pide se indique la manera como debe procederse en el juicio de expropiacion de terrenos pertenecientes á cofradias, comunidades y municipios, que son necesarios para la ejecucion de las obras de que está encargado, de conformidad con lo expuesto por el Fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que en las referidas expropiaciones se procederá con arreglo á las leyes y usando Meiggs de los mismos derechos que coresponden al Gobierno.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa Maria.*

Art. 36. Es prohibido introducir en los coches perros ú otros animales de cualquiera especie, así como bultos que por su aspecto, olor ó tamaño puedan causar molestia á los pasajeros. En los coches de segunda clase podrán sin embargo admitirse animales domésticos pequeños é inofensivos, con tal que vayan á cargo de alguna persona que no se separe de ellos.

Art. 37. Es igualmente prohibido introducir en los carros de pasajeros armas de fuego, cartuchos ó materias explosivas. Los que infrinjan esta disposicion sufrirán una multa de cinco á veinte y cinco soles ó arresto de uno á cinco dias, sin perjuicio de la confiscacion de los objetos indicados.

Art. 38. Cuando un tren esté en marcha no podrán ser cerradas con llave las puertas de los coches; pero es prohibido á los pasajeros abrirlas sin autorizacion del empleado ó guardafreno respectivo.

Art. 39. El derecho de tener cerradas las ventanas predomina sobre el de tenerlas abiertas, en un tren en marcha. Cualquier pasajero podrá exigir del respectivo empleado que cierre las ventanas que le causen molestia estando abiertas.

Art. 40 Ningun pasajero podrá pasar de un carro á otro cuando el tren esté en marcha sin prévia autorizacion y acompañado del empleado respectivo.

Tambien es prohibido pararse en los balcones y sacar el cuerpo por las ventanas.

Los que desatendiendo las advertencias de los empleados, infrinjan estas disposiciones, sufrirán una multa de uno á cinco soles ó arresto de cinco á veinticuatro horas.

Art. 41. Si durante la marcha fuese necesario que el tren se detuviese en un punto cualquiera del camino no previsto en su itinerario, los pasajeros no podrán salir de los coches sino con autorizacion prévia del respectivo empleado; y en este último caso no podrán alejarse de ellos á una distancia tal que no puedan volver á tomar sus asientos dentro de dos minutos despues de dada la señal correspondiente. Pasado ese tiempo, el tren podrá ponerse en marcha sin que los pasajeros que se hayan quedado tengan ningun derecho que hacer valer contra la empresa, salvo en los casos previstos en el capítulo de los accidentes.

Art. 42. En todo tren en marcha estarán los coches en comunicacion con la campana de la máquina, por medio de una cuerda que se halle al alcance de los pasajeros para avisar en caso de accidente. El pasajero que toque la campana sin necesidad, sufrirá una multa de cinco á cincuenta soles ó arresto de uno á diez dias.

Art. 43. Al llegar á una estacion, los conductores anunciarán en voz alta el nombre de ella y el tiempo que el tren ha de parar.

Art. 44. Los daños que los pasajeros causen en los coches ó salones intencionalmente ó por imprudencia, deberán ser indemnizados por ellos con arreglo á una tarifa aprobada por el Ministro de Gobierno que se presentará al efecto por cada empresa. El que voluntariamente destruya ó descomponga la via de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento, arroje piedras ú otros proyectiles sobre los trenes, será reducido á prision y sometido al juez respectivo del crímen, para hacer efectiva la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes, por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar.

Art. 45. Los efectos que se trasportan por los caminos de hierro se clasifican, para los efectos de este reglamento del modo siguiente:

1º Equipajes.
2º Encargos ó encomiendas.
3º Mercaderías.
4º Animales de todas clases.

Se comprenden bajo la denominacion de equipajes, los cofres, baules, maletas, sombrereras, sacos de noche, almofrejes, monturas y en general todos los bultos que pertenezcan y acompañen al viajero y de los cuales se le hará puntual entrega en la estacion donde termine su viaje.

Se entiende por encargos ó encomiendas, todos los bultos sueltos que requieran un cuidado especial y se trasportan con la velocidad de los viajeros.

Todos los efectos que no se comprenden en la clasificacion de los artículos anteriores, se designarán con el nombre genérico de mercaderías.

Corresponden á la cuarta clasificacion, el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrio, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, las aves de corral, las de recreo colocadas en canastas, jaulas ó cajones con verjas y los peces en los envases convenientes.

Art. 46. Los equipajes de los pasajeros se conducirán en el carro destinado para ese objeto; pero el dueño de ellos tiene derecho de exigir que vayan en el mismo tren que él, siempre que no pasen del peso y del volúmen determinado en el reglamento especial y hayan sido entregados con la anticipacion señalada en el mismo reglamento.

La empresa dará á los dueños de equipajes una papeleta ó constancia con la cual puedan reclamarlos en el punto de llegada.

Art. 47. Tienen derecho las empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes para preservar las mercaderías que contienen. Si el remitente sin embargo in-

sistiese en que se admitan, tendrá la empresa obligacion de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposicion en el boleto expedido.

Art. 48. Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado, una papeleta donde se exprese el número de órden, la clase, precio y peso del trasporte.

La responsabilidad de las empresas respecto á las entregas de los objetos que se trasportan por los caminos de hierro, comienza desde el momento en que se han hecho cargo de ellos en el local destinado á recibirlos, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razon en los libros de registro. Para la recepcion y entrega de mercaderías y demas objetos de trasporte, se observarán las reglas que prescriben los reglamentos especiales, los cuales deberán fijarse íntegramente por medio de carteles en las estaciones y en extracto á la vuelta de las papeletas, debiendo en todo caso hacerse el trasporte de mercaderías de la misma clase sin preferencia alguna y siguiendo solo el órden de la fecha de su entrega á la empresa.

Art. 49. Son responsables las empresas, de la sustraccion ó deterioro de los efectos que se les haya entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados ó ya de los extraños que concurran á sus oficinas.

La prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á la empresa y mientras no la verifique, quedará subsistente su responsabilidad.

Art. 50. Todo bulto que contenga materias explosivas ó cuyo contacto sea de cualquier modo dañoso para otras mercaderías, debe ser entregado con declaracion de su contenido, so pena de una multa que no baje de diez soles ni exceda de ciento ademas de la confiscacion de la mercadería.

Art. 51. En los trenes que lleven pasajeros no se podrá trasportar pólvora, dinamita ni nitroglicerina. Los trenes que conduzcan estos artículos usarán durante el viaje una bandera especial que se determinará por el reglamento de cada empresa. La contravencion á esta prescripcion, será castigada con multa de cien á quinientos soles. Tambien es prohibido llevar en un tren de pasajeros carros cargados de piedras, rieles, vigas de fierro ó de madera, y toda sustancia explosiva ó inflamable que pueda amenazar la seguridad del tren ó comprometer la vida de los pasajeros.

Art. 52. Las empresas podrán sin embargo trasportar los materiales necesarios para la reparacion de la línea en trenes mixtos, siempre que la velocidad máxima de estos no exceda de diez y ocho kilómetros por hora.

Art. 53. Los objetos olvidados por los pasajeros en los coches y estaciones, los que hubiesen caido en la via al parar los trenes y todos aquellos cuyos dueños, remitentes ó consignatarios se ignore, se conservarán en depósito en la estacion respectiva por el término de un mes, y pasado este plazo se centralizarán en la principal, llevándose un registro especial de ellos en ambas estaciones, con expresion del dia y lugar en que fueron entregados y de sus señales distintivas, sin perjuicio de la obligacion que tienen las empresas de observar las disposiciones establecidas en el Código Civil á este respecto.

Art. 54. Los rótulos, boletos, facturas y en general todos los documentos usados por la empresa, deberán redactarse en castellano sin exceptuar la comunicacion entre ella y sus empleados.

Art. 55. Los empleados de los ferrocarriles que por sus funciones necesiten estar en contacto con el público, como son, jefes de estacion, boleteros, conductores, palanqueros, porteros, etc. deben estar precisamente uniformados segun el modelo que cada empresa adopte en su reglamento especial, cuidando de llevar las iniciales que distinguen el ferrocarril á que pertenecen.

CAPITULO III.

RELACIONES ENTRE LAS EMPRESAS Y LOS FUNDOS QUE COLINDAN CON LAS VIAS FÉRREAS.

Art. 56. Las empresas están obligadas á cercar las partes del camino que el ingeniero inspector les determine por requerirlo así la seguridad de la línea ó proteccion de las personas ó propiedades.

Art. 57. Toda persona que suba á los cercos de un ferrocarril ó camine sobre ellos sin autorizacion de la empresa, sufrirá una multa de uno á diez soles ó arresto de cinco horas á dos dias.

Art. 58. Sufrirán una multa de cinco á cincuenta soles ó arresto de uno á diez dias, los que intencionalmente ó por descuido introduzcan en la zona del ferrocarril béstias, ganados y en general cualquiera clase de animales, así como los que arrojen sobre la zona indicada agua, tierra ú otra materia que deteriore ó embarace la via y los que de algun modo causen daño á los cercos.

Art. 59. No están comprendidos en la prohibicion de pasar sobre la via, los espacios destinados al tráfico público, llamados pasos á nivel.

Art. 60. La empresa está obligada á conservar los pasos á nivel, en las condiciones requeridas para la comodidad y seguridad del tráfico, y es responsable de los daños causados á los transeuntes por la inobservancia de estas disposiciones.

Art. 61. Están exceptuados de la prohibicion de entrar en la zona de los ferrocarriles:

1º Las autoridades departamentales, provinciales y locales en ejercicio de sus funciones.

2º Los ingenieros y demas comisionados para la inspeccion y vigilancia de los ferrocarriles en cualquier tiempo.

3º La fuerza pública y los agentes de policía debidamente autorizados para desempeñar un servicio.

Art. 62. Dentro de un espacio de tres metros contados á uno y otro lado, desde el pié de los terraplenes ó aristas de los taludes de cortes que constituye la zona del ferrocarril, nadie podrá construir edificios, alcantarrillas ú otra obra cualquiera que no sea una pared ó tapia, pero sin fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino, ni establecer represas ó abrir cauces para la toma y conduccion de aguas, á no ser mediando un arreglo con la empresa del ferrocarril, el cual deberá ser aprobado por el Ministerio de Gobierno, antes de ponerse en ejecucion. Sin embargo, si la via se halla en terraplen de mas de cuatro metros de altura, se podrá establecer obras que no pasen de esa altura á una distancia del pié de los taludes que sea cuando menos igual á la altura del terraplen. Esta disposicion no es extensiva á las calles que en las poblaciones recorren algunos de los ferrocarriles existentes, ni á las construcciones anteriores á la promulgacion de este reglamento.

Art. 63. Dentro de una zona de veinte metros á partir de ambos lados del ferrocarril, nadie podrá construir edificios ó ramadas con techos de paja ú otras materias combustibles, ni establecer depósito alguno de materias inflamables.

Art. 64. Los dueños ó arrendatarios de las heredades que colindan con la línea férrea no podrán impedir el curso de las aguas procedentes de dicha via, ya sea construyendo zanjas ó calzadas, ya elevando el terreno de sus fundos. Tampoco podrán establecer corrientes de agua extraordinarias ni producir inundaciones artificiales que se dirijan sobre la via sin prévio acuerdo con la empresa, á fin de que esta pueda tomar las precauciones necesarias.

Art. 65. La empresa está obligada á recibir las aguas de los terrenos vecinos que naturalmente se dirijan á la zona del ferrocarril, en acequias regulares, cuya conservacion en perfecto estado corre á su cargo.

Art. 66. En caso de que sea necesario que una via férrea atraviese las calles de una poblacion, la empresa hará un arreglo especial con la Municipalidad respectiva á fin de obtener recíprocamente la seguridad del público y del ferrocarril. Este arreglo deberá ser sometido al Gobierno para su aprobacion.

Art. 67. Las prescripciones que la autoridad municipal recomiende al público á consecuencia del arreglo indicado en el artículo anterior, serán inscritas en carteles que se fijarán de cuenta de la empresa en las calles atravesadas por la via y en sus adyacentes.

Art. 68. En ningun caso podrá establecerse una línea férrea de locomocion á vapor en calles que tengan menos de diez metros de ancho.

Art. 69. Las locomotoras no podrán marchar en las calles con una velocidad mayor de ocho kilómetros por hora.

Art. 70. La empresa tendrá derecho en caso de accidente ó mediando una absoluta necesidad, para ocupar los terrenos adyacentes á la zona del ferrocarril, así como para tomar de ellos los materiales que les sean indispensables, con cargo de hacer en uno y otro caso la indemnizacion correspondiente.

Art. 71. Todo el que destruya, deteriore ó altere en algun modo las señales, banderas, estacas, etc. que coloque la empresa, sufrirá una multa de uno á diez soles, ó arresto de cinco horas á dos dias. En igual multa ó arresto incurrirán los que en la via ó sus inmediaciones hicieran uso de señales qué, confundiéndose con las de la empresa, indujeran en error al conductor ó maquinista.

CAPITULO IV.

DISPOSICIONES GENERALES PARA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO.

Art. 72. Ninguna línea, ramal ó seccion de ferrocarril, podrá ser entregada al tráfico público sin prévia autorizacion del Gobierno expedida despues que una comision nombrada por este, haya hecho la inspeccion competente de la expresada línea, seccion ó ramal y de todos sus anexos.

Art. 73. Ningun puente ó viaducto y en general ninguna obra especial de arte podrá ponerse en uso, sin someterse á pruebas determinadas por la Junta Central de Ingenieros y efectuadas bajo la direccion del ingeniero ó los ingenieros que el Gobierno nombre con ese fin.

A idénticas formalidades deben ser sometidas, antes de ponerlas en servicio, las locomotoras nuevas, las que han sido trasladadas de otra línea, y las que han sufrido cambios, renovaciones ó composturas mayores.

Art. 74. Se abrirá por la empresa un registro especial de servicio á cada locomotora. En dicho registro debe consignarse la fecha en que la locomotora fué puesta en uso, el trabajo que ha efectuado, designando la distancia que ha recorrido en kilómetros, las composturas, modificaciones ó renovaciones de que ha sido objeto, la fecha de sus revisiones completas y las pruebas á que han sido sometidas.

Art. 75. Cada coche ó carro, antes de ser puesto en servicio, debe, como las locomotoras, ser sometido á pruebas determinadas por la Junta Central de Ingenieros y ejecutadas bajo la direccion de un ingeniero de Estado nombrado con ese fin. Debe tambien llevar un rótulo con las indicaciones siguientes: el nombre ó las

iniciales del ferrocarril á que pertenece; el número de órden bajo el cual está registrado, el peso propio, incluyendo ejes y ruedas y la fecha de la última revision completa. Los carros de carga llevarán ademas la indicacion de la carga máxima que pueden soportar.

Art. 76. Toda locomotora que haya servido tres años consecutivos ó recorrido una distancia de cincuenta mil kilómetros, segun el registro de servicio, debe ser revisada por completo y sometida despues á las pruebas indicadas en el artículo 73, sin perjuicio de las revisiones generales que deben hacerse constantemente.

Art. 77. Los coches de pasajeros deben ser tambien completamente refaccionados y pintados por lo menos una vez cada tres años de servicios activos.

Art. 78. El ingeniero inspector tendrá la facultad de ordenar á la empresa que separe del servicio las locomotoras, coches ó carros que encuentre en mal estado. Las locomotoras, coches ó carros indicados no podrán ser puestos otra vez en servicio, sin que el inspector otorgue el permiso respectivo despues de haberlos examinado nuevamente.

Art. 79. Todo depósito de locomotoras, debe estar provisto de los útiles necesarios para verificar inmediatamente las composturas urgentes que sean indispensables, y de un manómetro normal para comprobar los que llevan las locomotoras.

Art. 80. El camino debe ser conservado en perfecto estado de solidez, seguridad y vigilancia. El número de empleados encargados del cuidado de él, (guarda-vias, guarda-agujas, camineros, etc.) se determinará en el reglamento especial y debe ser aumentado si el Ministro, oido el informe del inspector, lo juzga conveniente.

Art. 81. La empresa estará obligada á aumentar y ensanchar sus establecimientos, así como su material rodante, á medida que lo exija el aumento del tráfico.

Art. 82. En el caso en que se introduzca un material rodante mas pesado, serán sometidas á nuevas pruebas las obras de arte, como puentes, viaductos, etc. y la empresa tendrá la obligacion de hacer las modificaciones que resulten necesarias.

Art. 83. Los relojes de todas las estaciones deben estar arreglados segun el tiempo medio de la estacion principal ó de un puerto mayor en el caso de que toque en él la línea.

Art. 84. Cada conductor de máquina, cada jefe de tren y cada guarda-agujas ó guarda-puertas, debe llevar un reloj de bolsillo arreglado con los de las estaciones.

Art. 85. Cada línea férrea debe tener á su servicio una línea telegráfica de su misma extension, siempre expedita y con receptores especiales.

Art. 86. La proteccion que por el presente reglamento se concede á las líneas férreas, es extensiva á sus respectivas líneas telegráficas.

Art. 87. Cuando no haya un servicio de la telegrafía nacional, entre los puntos que une la línea telegráfica del ferrocarril, podrá la empresa de este trasmitir con autorizacion prévia del Gobierno, los telegramas de los particulares; sujetándose á la tarifa y reglamentos de los telégrafos nacionales.

Art. 88. Cada estacion de ferrocarril y cada punto donde deban cruzarse los trenes, debe tener una estacion telegráfica, y cada lugar de parada, las señales telegráficas ú ópticas, que á juicio del ingeniero inspector sean necesarias para la seguridad de la línea.

Art. 89. Ningun tren extraordinario podrá salir de una estacion, sin que el jefe de ella haya dado aviso al jefe de la estacion siguiente, y haya recibido contestacion de este anunciándole que está libre el camino. El jefe de la segunda estacion no puede trasmitir este anuncio si hay en el camino un tren, una máquina suelta, un carro de trabajo, ó cualquiera otro obstáculo, aunque tenga la conviccion de que dicho obstáculo dejará libre el camino ántes de que el tren anunciado pueda encontrarse con él.

Art. 90. Es absolutamente prohibido ocupar el camino, aunque sea momentáneamente, una vez que se ha anunciado la salida de un tren que deba recorrerlo.

No están comprendidos en estas disposiciones: 1º los trenes de trabajadores, los cuales dejarán la línea principal para entrar en el desvío diez minutos ántes de la entrada de un tren regular ó avisado; 2º los camineros, quienes pueden trabajar en la línea hasta diez minutos ántes que llegue el tren á esa seccion, con tal que se mantenga la señal de precaucion en ambos casos á uno y otro lado del camino á la distancia conveniente.

Art. 91. Ningun tren puede seguir á otro en la misma direccion, sino á una distancia equivalente al trayecto de diez minutos.

El tren que sigue á otro á la distancia indicada, se considera como tren suplementario y debe ser anunciado por el telégrafo ó por el tren que le precede, si el telégrafo no funciona, debiendo cerciorarse en el último caso, el encargado de dar el anuncio, de que este ha sido bien comprendido.

Art. 92. En ningun caso podrá ser despachado un tren extraordinario, sin que se anuncie primero por el telégrafo á todas las estaciones del tránsito, sea que toque en ellas ó nó, y se reciba la contestacion respectiva.

Art. 93. Todo aviso telegráfico relativo á la seguridad en la marcha de los trenes debe ser contestado en términos que manifiesten que ha sido bien comprendido. Mientras no se reciba la contestacion co

el requisito indicado, no podrá ejecutarse la disposicion que fué objeto del aviso.

Los avisos ordinarios se trasmitirán segun las fórmulas que se determinen en el reglamento especial.

Art. 94. Podrá emplearse en casos urgentes, en defecto del telégrafo, señales ópticas determinadas de antemano; pero siempre será necesario que se obtenga contestacion de todo aviso.

Art. 95. Los trenes puestos en marcha llevarán una luz en cada uno de sus extremos durante la noche. La posterior tendrá un color rojo, y la anterior será clara y brillante. Estos colores serán los mismos en todos los ferrocarriles.

Art. 96. Durante la noche estarán iluminados interiormente los coches de los viajeros y lo mismos de dia en el paso de los subterráneos que se designen en el reglamento especial de cada línea, preparándose al efecto en la estacion inmediata, segun el órden de la marcha.

Art. 97. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle, ocuparán puntualmente sus puestos respectivos, y con la anticipacion conveniente el jefe del tren hará la señal que les advierta su colocacion en el lugar que les está designado, repitiéndola por último con el silbato, el encargado de la máquina.

Art. 98. Todo tren debe marchar con la máquina por delante seguida de su ténder, y el último carro debe tener en todo caso, un freno de buena calidad probado.

Art. 99. Si algunas secciones del camino exigen por su naturaleza que el ténder marche delante de la máquina, debe hacerse la determinacion de ellas en el reglamento especial de la empresa. Fuera de estos casos, la locomotora solo podrá marchar detrás del ténder y aun de todo el tren, en los casos de accidente ó de máquina de socorro, ó de refuerzo, y entónces la velocidad de la marcha no debe exceder de la mitad de la velocidad ordinaria, si es el ténder solo el que va delante de la máquina, y de ocho kilómetros si es todo el tren.

Art. 100. Antes y despues de cada viaje diario, la locomotora será cuidadosamente examinada en los depósitos ó factorías cuyos jefes serán responsables de los defectos que se notaren en ella por la omision de este deber.

Art. 101. Los coches y carros serán tambien examinados despues de cada viaje, principalmente en sus ejes y frenos. Los que carezcan de frenos ó los tengan malogrados, no podrán servir en ningun caso para el trasporte de pasajeros.

Art. 102. En las estaciones del tránsito, donde el tiempo lo permita, se examinarán por los empleados respectivos todos los ejes de los coches y carros, para asegurarse de que están bien engrasados y no expuestos á calentarse.

Art. 103. Toda locomotora que arrastre un tren, debe ser conducida por un maquinista, asistido de un ayudante ó fogonero que, en caso de necesidad, sea capaz de detener la máquina.

Art. 104. Las empresas no podrán conferir á ninguna persona el cargo de maquinista sin que haya dado las pruebas suficientes de capacidad y conocimiento de la via.

Art. 105. El número de guarda-frenos y demas empleados de un tren en marcha, será determinado en el reglamento especial.

Art. 106. Todo camino se dividirá en kilómetros, señalándose cada kilómetro por medio de un poste que tenga marcados con números claros, las distancias respectivas.

Art. 107. Cualquier empleado ó agente de la empresa de un ferrocarril, que ejerza sus funciones ó se presente á ejercerlas estando embriagado, aunque sea ligeramente, será suspenso por una semana en la primera vez; por un mes en la segunda y definitivamente separado del servicio en la tercera, sin perjuicio de la responsabilidad á que esté sujeto con arreglo á su contrato. Los maquinistas, guarda-agujas y conductores serán separados definitivamente de sus puestos desde la primera vez que se presenten embriagados, sin perjuicio de hacer efectiva la responsabilidad á que estén sujetos segun la ley por los daños que pudieran ocasionar á las personas é intereses de los pasajeros ó cargadores.

Art. 108. El Gobierno podrá exigir en todo caso, la separacion de un empleado cuya intervencion en la empresa pueda ser dañosa á su juicio, para el órden público ó para la seguridad de los pasajeros.

CAPITULO V.

DE LOS ACCIDENTES.

Art. 109. Se reputa accidente en un ferrocarril, todo acontecimiento capaz de poner en peligro la vida, la salud ó los intereses de los pasajeros ó del público en general, aunque tal acontecimiento no sea efecto de la casualidad. Se reputa tambien accidente toda interrupcion en el tráfico, todo atraso notable en la marcha de los trenes y toda suspension prolongada en la comunicacion telegráfica.

Art. 110. La empresa está obligada á investigar, por medio de sus empleados, las causas de los accidentes y á consignarlas con las medidas que haya adoptado á consecuencia de ellas, en un registro especial que llevará al efecto, con el nombre de "Registro de Accidentes" y que manifestará á los inspectores cada vez que lo soliciten.

Art. 111. De todo accidente que produzca daño á las personas ó á la propiedad, se dará parte por el jefe de la estacion mas caracterizado á la autoridad política del lugar mas próximo á aquel en que el

accidente se verificó ó á la del primer punto donde llegue dicho tren, si hubiese podido continuar su marcha. Al parte se acompañarán todos los datos que conduzcan al esclarecimiento de las causas y de los efectos del accidente con cuyo objeto el jefe de la estacion á quien corresponda, hará en el acto todas las investigaciones que crea necesarias.

Art. 112. Si el accidente hubiese producido muertes, heridas, contusiones ó grave daño en los intereses de los pasajeros, la autoridad política que reciba el parte lo trasmitirá inmediatamente al juez que corresponda para que actúe el respectivo sumario, sin perjuicio de las acciones que competan á los particulares contra la empresa y de las disposiciones que pueda dictar la autoridad administrativa, para evitar que el accidente se repita.

Art. 113. En cada estacion principal deberá tener la empresa una máquina siempre preparada para levantar vapor á primera órden y salir al aviso de un accidente. Estas máquinas conducirán, en los casos que lo requieran por su naturaleza, los útiles para la refaccion del camino ó del material, los medicamentos y los instrumentos de cirujía que fuesen necesarios.

Tambien está la empresa obligada á conducir á su costa, al lugar del accidente, uno ó mas médicos segun la naturaleza del caso, siempre que sean necesarios sus servicios y que haya posibilidad de conseguirlos.

Art. 114. Cuando un tren en marcha sufra un accidente que le obligue á detenerse en el camino, se establecerán en el acto á la distancia competente, señales por delante y por detrás del tren para detener á los trenes que pudieran llegar, aunque no se espere ninguno.

Se mandará tambien á la estacion mas próxima cuando el caso lo exija, por medio de un propio, noticia cierta y firmada por el jefe del tren, por el maquinista ó cualquier otro que deba reemplazarlos, especificando el género del accidente y de los socorros que se necesiten.

Si entre el lugar del accidente y la primera estacion, hubiera apostados guardavías, el propio podrá entregar el escrito que contenga la noticia, lo mismo que la bandera al primero que encuentre, para que á su vez trasmita esos objetos al segundo y así en lo sucesivo, á fin de que el aviso llegue con la mayor prontitud posible.

Art. 115. Si un tren en marcha experimenta un accidente, ó encuentra un obstáculo que le obligue á regresarse, no podrá verificar el regreso sin dar aviso prévio á la estacion á la cual va á dirigirse y sin recibir la contestacion que le anuncie que la vía está expedita.

Si la estacion telegráfica mas próxima está muy léjos, el jefe del tren mandará un propio en la direccion de su regreso, llevando la señal de peligro para detener los trenes que encuentre, y lo seguirá con el convoy á la distancia conveniente.

CAPITULO VI.

Art. 116. Este Reglamento, impreso en letra clara y refrendado con el sello de la Direccion de Obras Públicas, debe ser fijado en todas las estaciones y colocado en sitio visible, y tanto los jefes de ellas, como los conductores deben estar provistos de un ejemplar y del especial de la empresa á que pertenecen, para mostrar sus disposiciones en los casos en que deban aplicarlas.

Art. 117. Las multas que se recauden por infraccion de este Reglamento, serán entregadas por mitad á las tesorerías de los Concejos departamentales y provinciales, en cuya jurisdiccion hubiese tenido lugar la falta cometida; segun lo disponen los artículos 61 inciso 5º, y artículo 117 inciso 6º de la ley orgánica de municipalidades.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

El presente Reglamento empezará á regir en toda la República, el 1º de Marzo de 1876.

Las empresas de los ferrocarriles que se hallen actualmente en servicio, presentarán al Gobierno para su aprobacion el reglamento especial de que habla el artículo 11 dentro de dos meses de la fecha, bajo pena de la multa consignada en el artículo 15 en caso de contravencion. Para las empresas nuevas existirá la obligacion de presentar su reglamento ántes de abrir las líneas al tráfico público.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los diez y siete dias del mes de Enero del año de mil ochocientos setenta y seis. —MANUEL PARDO.— *Aurelio García y García.*

Reglamento General de Señales para los Ferrocarriles del Perú.

MANUEL PARDO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Considerando: la necesidad de establecer un sistema uniforme de señales para el fácil servicio de todos los ferrocarriles en la República, seguridad de los viajeros que en ellos transitan, y proteccion de las propiedades que son trasportadas; he dado el siguiente:

Reglamento General de Señales.

Art. 1º Todo agente ó empleado de un ferrocarril prestará obediencia instantánea á cuanto se ordene por medio de las señales.

Art. 2º Las señales sirven:

1º Para dar un conocimiento exacto del estado de la vía;

2º Para la seguridad á todas horas de los trenes y de las máquinas aisladas, ya estén en movimiento ó bien se detengan en todo el trayecto del camino y sus estaciones.

Art. 3º Las señales se dividen en ópticas y acústicas.

Las ópticas son:

1º Las hechas en la via con bandera ó farol y si fuere preciso con los brazos.

2º Las de la misma especie que llevan consigo los trenes ó las máquinas.

3º Las que se hacen con discos.

Las acústicas son las que hacen el silbato de vapor y la campana de la máquina.

Art. 4º Todos los empleados en la via tendrán consigo para las señales de dia, tres banderas: una blanca, una verde y una roja.

La bandera blanca desplegada significará que la via está franca y por consiguiente podrá el tren continuar su marcha con seguridad.

La bandera verde desplegada significará precaucion, y á su vista avanzará el tren despacio y con mucho cuidado.

La bandera roja significará peligro, y á su vista se detendrá el tren inmediatamente.

Art. 5º Si en ausencia del empleado respectivo, el maquinista viere al lado de la via una bandera verde ó roja, colocada como para llamarle la atencion, obedecerá á esta señal, como si se la hiciese personalmente el empleado.

Art. 6º La falta accidental de banderas se suplirá con los brazos.

Un brazo extendido horizontalmente, mientras el otro permanece unido al cuerpo, indicará que la via está expedita y el tren puede continuar.

Un brazo levantado verticalmente, mientras el otro permanece unido al cuerpo indicará precaucion.

Los dos brazos levantados en alto indicarán peligro.

Art. 7º Una luz roja ó verde colocada para llamar la atencion será obedecida lo mismo que si estuviese en manos de guardian.

Art. 8º Una fogata en la via significa ¡Alto! y el maquinista detendrá inmediatamente la marcha.

Art. 9º Las señales de noche se harán con luces blancas, verdes y

La blanca significará que la via está expedita y que el tren puede seguir su marcha.

La verde significará que el tren debe marchar despacio y con mucho cuidado.

La roja significará que el tren debe hacer alto inmediatamente.

Art. 10. La luz blanca servirá además para señalar la casa del guardian, puente, depósito, viaducto ú otro punto hácia el que convenga llamar la atencion.

El maquinista al pasar por dichos lugares hará con el silbato la señal de atencion y cuidado.

Art. 11. En caso de absoluta precision, cualquier objeto agitado vivamente será señal de hacer alto.

Art. 12. En las estaciones y paraderos se observarán las señales siguientes:

1.° Para indicar la marcha hácia adelante se moverá en círculo sobre la cabeza la mano, la bandera ó la luz blanca.

2.° Para indicar la marcha hácia atrás, se moverá la mano, la bandera ó la luz blanca en direccion perpendicular á los rieles y con el brazo tendido hácia abajo.

3.° Para mandar alto, se moverá la mano, bandera ó luz blanca de arriba abajo y en sentido vertical.

Art. 13. Todo tren ó máquina que viaje de noche llevará al frente una luz blanca, y en la parte posterior de la máquina si va sola, ó en la del último carro, si forma convoy, dos luces rojas.

Art. 14. Dos banderas rojas de dia ó dos luces rojas por la noche puestas en la máquina (además de la blanca antes prescrita) significarán que sigue al tren otro tren ó máquina con el mismo derecho á la via y que debe considerársele como parte integrante del primero.

Art. 15. Si las dos banderas ó luces fuesen verdes, significarán que sigue un tren extraordinario y en el acto se adoptarán las consiguientes medidas de precaucion.

Art. 16. Los discos en las cercanías de las estaciones, en las agujas de empalme y otros sitios, indicarán si la via está cerrada ó abierta.

Art. 17. Los discos en las agujas serán automáticos y señalarán el ramal que está empalmado con la via principal.

Art. 18. Por la noche el disco tendrá luces: blanca para indicar que la via está abierta, y roja si está cerrada.

Art. 19. Un silbido prolongado de la máquina significará prevencion ó atencion ó aproximacion á un paradero ó á una encrucijada.

Art. 20. Un silbido corto significará, aflojar los frenos.

Art. 21. Dos silbidos cortos indicarán apretar inmediatamente los frenos.

Art. 22. Tres silbidos cortos indicarán que el tren va á retroceder.

Art. 23. Varios silbidos cortos y agudos indicarán peligro.

Art. 24. El maquinista dará la señal de atencion:

1.° Al mover la máquina;

2.° Al acercarse á los empalmes, cambios de via, curvas en desmonte, viaductos, puentes, tuneles, encrucijadas, estaciones, &.

3.° Al divisar persona ó béstia entre los rieles ó cerca de ellos; y

4.° Durante la niebla la repetirá con frecuencia.

Art. 25. Con la campana de la máquina se indicará:

1.° "Marcha," si se toca una sola vez estando el tren parado;

2.° "Alto," si se toca dos veces cuando el tren va en marcha.

3.° "Atras," si se toca tres veces cuando el tren está parado ó en marcha.

Art. 26. Se tocará constantemente la campana de la máquina al pasar esta por las calles de una poblacion.

Art. 27. La falta de señal en cualquier caso sujetará á la empresa á una multa de diez á cien soles, que se impondrá por los prefectos en cuya jurisdiccion haya ocurrido la falta; y su producto se distribuirá entre los concejos departamentales y provinciales del mismo territorio; segun lo disponen los artículos 61 inciso 5.° y el artículo 117 inciso 6.° de la ley orgánica de Municipalidades. Esto, sin perjuicio de los derechos que puedan deducir los perjudicados con dicha falta.

Art. 28. Este Reglamento impreso en letra clara y refrendado con el sello de la Direccion de Obras Públicas, será fijado de una manera visible en la parte de las estaciones que mira hácia la plataforma ó anden, así como tambien en la casa de todos los guardianes de la via. Los conductores, maquinistas, guarda-frenos, guarda-agujas y guardianes del camino que estén de servicio llevarán siempre consigo un ejemplar del presente Reglamento.

Art. 29. Este Reglamento empezará á regir en todos los ferrocarriles de la República el dia 15 de Marzo de 1876.

Dado en la casa de Gobierno en Lima á los 22 dias del mes de Febrero de 1876.—MANUEL PARDO.—*Aurelio Garcia y Garcia.*

Reglamento Especial del Ferrocarril de Lima á Chancay.

ORGANIZACION Y ATRIBUCIONES DEL PERSONAL ENCARGADO DEL SERVICIO.

La organizacion consistirá en las siguientes secciones:

Administracion General; Contaduría; Caja; Detal; Tráfico que comprende un jefe para cada estacion, un conductor para cada tren de pasajeros y carga, con los brequeros necesarios, Factorías con su maestro mecánico, y la Via Permanente con su maestro caminero.

DISPOSICIONES GENERALES.

1º Todos los empleados del Ferrocarril responden ante sus respectivos jefes del buen desempeño del cargo que les está confiado, y los jefes responden de la falta de explicacion que deban hacer á los primeros de sus respectivos deberes. Están, ademas, obligados á guardar subordinacion y respeto á sus inmediatos superiores y consideracion al público. Las faltas á estas prescripciones serán rigorosamente castigadas.

2.° Todo empleado del Ferrocarril debe tener conocimiento del Reglamento General de los Ferrocarriles y del especial de esta línea, para observarlos en la parte que le corresponda.

3.° Ningun empleado podrá negarse á cumplir cualquiera comision que le encomiende el Administrador para asuntos del servicio.

4º No es permitido ausentarse del destino, sin licencia prévia del Administrador, á ningun empleado de la línea.

5.° Todo empleado que maneje fondos del Ferrocarril prestará una fianza en la proporcion de diez veces el sueldo que disfrute. Exceptúase al Cajero, que por ser empleado superior, prestará la fianza que le fije el Supremo Gobierno.

6.° Las faltas que cometan los empleados en el desempeño de sus funciones, serán penadas con multas de cinco á veinte soles, que se destinarán para los gastos de caridad á favor de empleados enfermos ó mutilados en el servicio.

7.° No es permitido tomar posesion de su destino sin el uniforme correspondiente.

8.° El del Jefe de la estacion principal y el conductor de trenes de pasajeros consiste en una levita de paño azul con dos hileras de botones amarillos, chaleco cerrado con botonadura del mismo metal, pantalon azul sencillo y gorra de marino con la inscripcion respectiva.

9.° Los Jefes de estaciones intermedias, los maestros de carga, boleteros, telegrafistas, coductores de trenes, y de carga, usarán un saco abrochado de paño azul con botones amarillos, pantalon y chaleco iguales á los jefes y conductores y gorras con sus placas correspondientes.

10. Los brequeros llevarán un te algodon de color y gorras de mari sus distintivos.

11. Toda placa de gorra llevará del ferrocarril y el nombre del emp ejerce el empleado que la usa.

El Comisario usará un al de los jefes de estaci distinguiéndose en la

gorra, y en el cuello parado del chaleco llevará tres estrellas bordadas de oro á cada lado.

ADMINISTRACION GENERAL.

1º El Administrador tiene la alta vigilancia y direccion de todos los servicios á cuyo frente se halla. Propone al Supremo Gobierno los nombramientos de los empleados superiores y nombra por sí todos los demás, con arreglo á este Reglamento.

2.º En ausencia ó enfermedad le sustituye en todas sus atribuciones la persona que él nombre.

3º Para los efectos de este Reglamento se consideran como jefes superiores el Contador y el Cajero. Estos cargos están fuera de escala y su nombramiento se hace por el Supremo Gobierno á propuesta del Administrador General, recayendo en favor de las personas que considere aptas por sus antecedentes, servicios y conocimientos especiales.

4º El Administrador está ámpliamente facultado para suspender á un empleado de clase superior, dando cuenta despues al Supremo Gobierno para su conocimiento y resolucion. Para los demás empleados, cualquiera que sea su categoría, los separará sin necesidad de manifestar la causa.

5º En caso de que un empleado perjudique ó comprometa los intereses del Ferrocarril, el Administrador está facultado para demandarlo y perseguirlo judicialmente ante los Tribunales.

6º El Ferrocarril no contrae otro compromiso con sus empleados, que el de satisfacerles puntualmente sus sueldos hasta el dia en que cesen.

7º El empleado que cese en el servicio del Ferrocarril, ya sea por su voluntad propia, ya sea por decision del Administrador, no tiene derecho á indemnizacion de ninguna especie, salvo el caso de que al entrar al Ferrocarril se hubiese estipulado expresamente con él lo contrario.

DE LA CONTABILIDAD.

1º El Contador será nombrado por el Supremo Gobierno, pero estará bajo las órdenes del Administrador General, y debe observar estrictamente el Reglamento General que rige á todos los empleados.

2º Será responsable del estado de los libros y documentos de la contabilidad.

3.º Tendrá á su cargo los boletos de reserva.

4.º Llevará un libro de cuenta corriente con los jefes de las estaciones por boletos, cargándolas con los boletos que pidan, y datándolas con los que manifiesten haber vendido, segun el pormenor del tráfico.

5º Al fin de cada mes confontará el saldo de las cuentas de boletos con la existencia de las boleterías; y dando parte al Administrador General de cualquiera falta que encontrase, formará una cuenta que pasará al Cajero para que la descuente del sueldo del que la hubiese cometido.

6.º Firmará las planillas de sueldos de todos los empleados que manejan fondos, indicando en nota adjunta el cargo que tuviesen.

7.º Llevará una cuenta corriente con el Cajero, cargándola con todas las entradas y abonándola con las planillas y cuentas que pagase, prévio su exámen, poniéndole su Conforme siempre que tengan el Visto Bueno del Administrador General.

8.º Debe firmar todos los documentos que compruebe.

9.º Debe recibir diariamente del Jefe del Detal, los informes generales de cada estacion, acompañado con el duplicado de cada guía por cobrar, que confrontará con el pormenor del tráfico remitido por cada Jeje de estacion á la Contabilidad; cuando haya hecho la confrontacion devolverá al Jefe del Detal las guías junto con el informe general firmado.

10. Llevará un libro de cuenta corriente con el Cajero y con los jefes de las estaciones por las guías por cobrar; teniendo cuidado de cargar en su cuenta al Cajero todas las guías que correspondan á las personas que tienen cuentas corrientes con la Empresa y abonarla con los pagos que estos hagan segun la caja. Asímismo cargará á los Jefes de las estaciones las guías por cobrar que deben hacer efectivas al entregar la carga y abonarles los pagos que hagan á la caja segun los recibos que manifiesten.

11. Hará mensualmente un exámen del Libro de Caja, comprobando su debe y haber, determinando su saldo.

12. Presentará un estado que manifieste el movimiento de la Caja.

13. Presentará al fin de cada mes y de cada año, un informe detallado de los productos y gastos en la forma que ha dado el Administrador.

14. Llevará una cuenta corriente de materiales con la Factoría, cargándola con los que aquella reciba y abonándola con los que consuma, venda ó entregue al Estado, segun las órdenes del Administrador General; asímismo llevará una cuenta corriente con las estaciones ó lugares donde se depositen materiales.

15. Todos los ayudantes de la Contabilidad dependen directamente y están bajo las órdenes del Contador.

EL CAJERO.

1º El Cajero será nombrado por el Supremo Gobierno y prestará una fianza por ....pero se considerará bajo las órdenes del Administrador General.

2º Debe observar estrictamente los Reglamentos Generales que rigen á todos los empleados. Recibirá diariamente los productos de cada estacion con su respectiva planilla, la que debe firmar y devolver el mismo dia á cada remitente.

3º Ninguna cuenta ó planilla podrá pa-

gar ántes que la haya visado el Administrador General.

4º Todos los comprobantes por pagos hechos estarán bajo la responsabilidad del Cajero, hasta que al concluir la semana se los entregue al Contador con un resúmen de ellos que él retornará firmado.

5º Al fin de cada mes presentará al Contador su libro de Caja balanceado, que firmará en él cuando lo encuentre conforme con los documentos, cesando entónces su responsabilidad por las operaciones hechas.

6º Las planillas de sueldos de los empleados que manejan fondos, deben estar firmadas por el Contador ántes de ser pagadas á fin de que haga los descuentos que por cargos ó faltas tuvieren los empleados, que el Contador le dará en nota.

7º Debe exigir que todas las planillas de pago sean firmadas por el jefe de su respectivo departamento.

8º Debe recibir diariamente del jefe del Detal el duplicado de cada guía por cobrar, canjeando estas por los originales siempre que estén á cargo de personas á quienes se les tiene abierta cuenta corriente.

9º Debe recibir de los jefes de las estaciones las cobranzas que hicieren por cuenta de guías por cobrar, con su respectiva planilla, indicando en su asiento de caja el jefe que la remitiere.

10. Será de su deber desempeñar los cargos de cobrador y pagador siempre que no haya un empleado especial para este fin.

11. Toda cuenta de materiales destinados para el almacen, ántes de ordenarse el pago, debe remitirla al Guarda-almacen, ó en su defecto al maestro mecánico para que certifique haberlo recibido; igual procedimiento observará con el contador por los gastos de imprenta y útiles de escritorio.

JEFE DE DETAL DEL TRÁFICO.

El Jefe del Detal deberá llevar los libros que el Administrador General le indique para normalizar esta seccion.

2º Todas las operaciones deberá hacerlas diariamente, á fin de que siempre estén listas para poder informar sobre el movimiento de equipajes, encomiendas, carga y animales; para este fin pedirá, si no lo recibe, el informe general de cada estacion, que demostrará detalladamente lo que de ella haya salido: adjunto á este informe recibirá un duplicado de cada guía, así como las papeletas por equipajes, encomiendas y animales.

3º No admitirá ninguna guía que baje de un sol.

4º Debe examinar los duplicados de las guías si están conformes, tanto con las guías generales, como con las tarifas ó contratos especiales que se hubieren hecho, poniéndole su Conforme y firma, ó devolviéndolas al Jefe de estacion, que corresponda, junto con las guías generales, indicándole las faltas observadas, para su renovacion y exactitud.

5º Debe pasar al Contador las guías generales con las respectivas guías por cobrar, para que confrontadas con el pormenor del tráfico le sean devueltas despues que el Contador haya firmado la guía general.

6.º Debe formar un cuadro de cada mes, de cada trimestre, de cada semestre y de cada año, segun modelo, de todo el movimiento de pasajeros, equipajes, encomiendas, carga y animales.

7.º Llevará un libro á propósito en el que anotará todos los boletos que colecten los conductores, que confrontará con el pormenor del tráfico que cada Jefe de estacion pasará á la Contaduría.

8.º Deberá prestar sus servicios á la Contaduría y al Cajero para hacer las confrontaciones.

JEFES DE LAS ESTACIONES.

1.º El Jefe de una estacion es responsable del aseo y cuidado de las propiedades del Ferrocarril y del estricto cumplimiento de los deberes de los demas empleados en la estacion de su cargo.

2.º Debe ver que todo empleado se comporte con cortesía. Debe cuidar que todos los libros é informes sean llevados en órden y con regularidad.

3.º Debe examinar la boletería.

4.º Debe ponerle su Visto Bueno al informe del boletero.

5.º Debe remitir al Cajero diariamente sin falta alguna, los productos de su estacion, y á la Contabilidad y seccion del Detal todos los documentos é informes hechos para este fin.

6.º Debe exigir del Maestro de carga que todo artículo remitido vaya con su respectiva papeleta, boleto ó guía.

7º Debe cuidar que no se haga ninguna guía por flete de menos de un sol, así como que todas las guías tengan sus duplicados, en las que deben estar clasificadas las mercaderías con sus respectivas marcas, números y condiciones.

8º Debe cuidar que no se entregue ninguna especie sin su guía ó papeleta.

9º Las guías y papeletas recogidas deben ser remitidas diariamente al Jefe del Detal.

10. Es responsable por la seguridad y entrega de todas las mercaderías recibidas por él y las comisiones respectivas.

11. Si un remitente despacha la carga sin abonar el flete, la remitirá á su destino con un guía por cobrar á cargo del Jefe de la estacion, quien será responsable de este flete, salvo los casos en que sea notificado, ó que el interesado ó remitente tenga una cuenta corriente ó un [illegible] especial.

12. Deberá remitir diariam[illegible] ro las cobranzas que haga po[illegible] otras estaciones, adjuntando [illegible] respectiva, que le exigirá le

ponsables por las faltas de esta prescripcion.

4.° Mantendrá siempre cerrado con candados los cambios que parten de la línea principal.

5.° Corresponde la conservacion de la via las atribuciones del Maestro caminero, jefe de las cuadrillas volantes, quien por razon de su empleo está exclusivamente destinado á fijar su atencion en la via.

6.° Todo sobrestante de cuadrilla volante debe estár provisto de banderas blancas y rojas, y en caso de trabajo nocturno debe tener faroles de los mismos colores; ademas recorrerá su seccion diariamente á fin de cerciorarse de que la via esté expedita y segura.

7.° Debe conservar el camino libre para el paso de los trenes regulares, aun cuando vayan atrasados.

8.° Debe estar siempre preparado para el pase de trenes extraordinarios y fijarse con especial atencion en las señales de todo tren que pase.

9.° Siempre que la via esté obstruida á punto de impedir la pasada de trenes, colocará en medio de ella una bandera roja de dia, y un farol rojo si es de noche, en ambas direcciones y á medio kilómetro, por lo menos, distante del obstáculo.

10. Cuando una cuadrilla esté trabajando y no haya peligro, debe tener siempre puesta á distancia de 150 ó 200 metros en ambos lados una bandera blanca ó verde segun convenga.

11. Debe conservar siempre un itinerario de la marcha de los trenes.

REGLAS ESPECIALES QUE DEBEN OBSERVARSE EN LA MARCHA DE LOS TRENES.

1º La hora del reloj de la estacion de Lima será la que rija en la línea.

2º Todo empleado del tren debe estar en la estacion media hora antes de la salida.

3.º La letra M señala el crucero de los trenes y cualquier tren esperará.

4º Todo tren en un crucero ocupará la línea izquierda.

5º Una bandera colorada llevada por un tren indica que otro le sigue; el cual tendrá el mismo derecho del que lleve la señal, porque se considerará como una seccion del otro.

6º Una bandera verde llevada por un tren indica que otro especial le sigue en hora indeterminada; ese tren tendrá el derecho de la via sobre los camineros y los trenes de lastre, ó de construccion, pero el especial debe dejar la línea expedita para todo tren regular.

7º Todos los trenes especiales, de construccion y de lastre, deben estar en los cambios 15 minutos antes de la llegada de cualquier tren regular que deba llegar al mismo sitio.

8º Todo tren especial de pasajeros debe emplear entre Lima y Ancon una hora y cuarto y entre Ancon y Chancay una hora y media, al menos que se ordene de otro modo.

9º Al pasar los puntes y viaductos la velocidad de los trenes no debe exceder de seis millas por hora; esta misma regla se debe observar en los cambios.

10. No se permite que ningun tren llegue ó salga de una estacion ántes de la hora indicada en el itinerario.

11. En caso de demora ó accidente se ocurrirá inmediatamente al Administrador por órdenes.

12. La señal telegráfica U R será preferida á cualquier otro despacho ordinario.

13. Los jefes de estaciones, maquinistas y conductores tienen el derecho de usar de esta señal para despachos importantes.

14. Todas las órdenes especiales y telegramas deben darse por escrito.

15. Ningun tren especial ó máquina sola podrá salir al camino sin órden del Administrador.

16. Es prohibido á los maquinistas llevar pasajeros en su máquina sin órden escrita del Administrador, ó del Maestro mecánico.

17. Los maquinistas y conductores son igualmente responsables.

18. En todos los casos de duda se evitarán y se tomarán los medios de mayor seguridad.

19. La velocidad de los trenes de pasajeros entre las estaciones de Lima y Puente Piedra, no debe exceder de 38 kilómetros por ahora y la de los de carga de 32 kilómetros. (21)

20. En las bajadas de las gradientes de Piedras Gordas y de la cuesta de Pasamayo, no excederá la velocidad de 30 kilómetros por hora.

21. Los trenes mixtos marcharán con la velocidad de los de carga.

22. Al acercarse los trenes á los puentes y viaductos disminuirán la marcha; de manera que al pasar el puente de Chillon no exceda de una velocidad de mas de 16 kilómetros y el viaducto de Pasamayo con la de 7 kilómetros por hora.

23. A la distancia de medio kilómetro de distancia de las estaciones, cruceros de los caminos reales, puentes y viaductos, se conservará un poste que indique que el maquinista debe sonar el pito de la locomotora.

24. Las horas señaladas en el itinerario de la marcha de trenes, estarán impresas con tinta negra, con excepcion de donde se cruzan los trenes, en cuyo caso las horas irán marcadas con tinta roja y con una letra M.

EQUIPAJES.

1.° Una hora ántes de la señalada para la salida de un tren, estará abierta la oficina para el recibo de los equipajes y se cerrará dos minutos ántes.

2º Todo bulto de equipaje que deba marchar por un tren deberá ser marcado con el nombre de la estacion de su destino y con el número que le corresponda, segun el órden de su llegada al despacho. Los interesados cuidarán de que los empleados de la oficina de equipajes llenen este requisito y sacarán la correspondiente papeleta, sin la cual no se entregará bulto alguno en el lugar de su destino.

3.° Todo bulto que no fuese sacado en el dia de su llegada á una estacion pagará depósito, segun lo establecido para los equipajes dejados en depósito; esto es, diez centavos por cada 24 horas.

4.° Todo flete de equipajes que marche con sus dueños, se pagará adelantado.

5° El ferrocarril no es responsable del contenido de los bultos de equipajes; pero si se recibiesen en buena condicion, garantiza la entrega de la misma manera.

Tampoco responde por averias, quiebra ó falta, á menos que preceda para ello un contrato especial.

6.° En caso de perdida de un bulto de equipaje, el ferrocarril responde con arreglo al flete que por dicho bulto se hubiese pagado, en esta proporcion: dos soles por cada diez centavos de flete.

CARGA.

1.° El despacho de carga está abierto desde las siete de la mañana hasta las cinco de la tarde, con excepcion de los dias feriados.

2.° No se recibe carga en mala condicion, sino bajo contrato especial y sin responsabilidad alguna para el ferrocarril.

3.° Todo bulto debe venir marcado clara é inteligiblemente, sin cuyo requisito no será admitido.

4.° En Ancon se reciben bultos al costado del buque que los lleve ó en el muelle segun convenga á los dueños.

5.° Tambien recibe el ferrocarril bultos en cualquiera de las estaciones de la línea para entregarlos al costado del buque, en Ancon.

6.° A la entrega de todo bulto á los interesados deberá devolverse cancelado el recibo ó la guia que hubiese dado la oficina remitente. Sin la devolucion de este documento no se entregará el bulto.

7.° El ferrocarril no responde por el contenido de los bultos que conduzcan sus trenes, ni tampoco por averias de los que hubiesen sido entregados en mala condicion.

8.° Los animales domésticos é inofensivos así como las aves, se trasportarán en el carro de equipajes; fuera de aquellos, los demas se conducirán en carros especiales.

9.° Los cadáveres serán trasportados en un carro separado, ó en un tren especial con un carro mortuorio.

10. Cuando haya trenes de carga se conducirán en ellos, de dia, materiales explosivos, por no convenir hacerlo durante la noche por ningun motivo ó circunstancia.

11. Los trenes que conduzcan sustancias explosivas usarán durante el viaje gallardetes rojos colocados en los extremos de los carros cargados.

12. Los materiales susceptibles de dañarse ó de causar daño á otros, se trasportarán aislados, acomodándolos en los carros de la manera mas conveniente.

13. Los despachos de carga se cerrarán media hora ántes y despues de la salida y llegada de cada tren.

Lima, 17 de Marzo de 1876.

Firmado.—*Rolando H. East*, Administrador general.

Lima, Mayo 29 de 1876.

Visto el precedente proyecto de Reglamento Interior del ferrocarril del Estado, de Lima á Chancay, elevado por el ingeniero Administrador D. Rolando H. East, en cumplimiento de las disposiciones transitorias del Reglamento General de Ferrocarriles; hallándose conforme con las prescripciones del artículo 12 del mismo; y vistos igualmente los informes de la Junta Central de Ingenieros y del ingeniero inspector de dicha línea; apruébase en todas sus partes el indicado reglamento de Lima á Chancay; y en consecuencia imprímase para que surta sus efectos y llegue á conocimiento de todos á quienes compete su observancia.

Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*García y García.*

Prácticas Legales observadas por el Supremo Gobierno con respecto á ferrocarriles.

A.

ABRIR AL TRAFICO.—Dice un decreto supremo lo siguiente :—

"Vista la solicitud de la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe, para que se le permita abrir provisionalmente al tráfico la parte concluida de esa via,..... se autoriza á la empresa del mencionado ferrocarril para explotar la parte terminada de dicha obra, adoptando las precauciones convenientes á fin de consultar la seguridad de los pasajeros; con cargo de que á la mayor brevedad posible presente la tarifa de fletes y pasajes, no debiendo estos en ningun caso exceder de los límites fijados en la contrata, esto es, cinco centavos por milla para los pasajeros de primera clase y tres centavos para los de segunda clase."

Esta ha sido práctica general.

A todos los ferrocarriles en construccion se les ha otorgado permiso para abrir al tráfico las secciones concluidas; pero tanto en este caso como en la apertura de toda la línea se ha exigido por condicion indispensable la aprobacion prévia de la obra por un ingeniero ó comision científica dol Gobierno.

Así, ademas, se ha pactado en las contratas.

El Reglamento General de Ferrocarriles que ha dado la ley en muchos puntos que antes eran solo de práctica, dispone :—

Art. 72. Ninguna línea, ramal ó seccion de ferrocarril, podrá ser entregada al tráfico público sin prévia autorizacion del Gobierno, expedida despues que una comision nombrada por este, haya hecho la inspeccion competente de la expresada línea, seccion ó ramal y de todos sus anexos.

ACCIDENTES.—Poquísimos han ocurrido en los ferrocarriles del Perú, gracias no á un sistema reglamentario que no habia existido, sino á la honradez y cuidado de las direcciones.

El 17 de Enero de 1871 uno de los carros de un tren terraplenador descarriló; la máquina iba por detras; el maquinista atento á la hornalla, no vió las señales puestas en el sitio del accidente; habia mucha arena amontonada. Los daños fueron insignificantes.

El 27 de Abril de 1871 ocurrió en el ferrocarril de Lima al Callao un accidente, por el cual la locomotora de un tren de carga se incrustó en el último carro de un tren de pasajeros, matando ó hiriendo á algunas personas. El tren de carga partió cinco minutos despues del de pasajeros, y este no llevaba luces á la zaga. El Gobierno impuso á la compañia una multa de 25,000 soles, que en apelacion fué confirmada.

Los accidentes ocurridos en el ferrocarril de Lima á Huacho, entre Ancon y Chancay, hicieron que el Gobierno mandase suspender el tráfico, menos para la carga.

Véase *Daños y Perjuicios*, sobre la responsabilidad que recae y sobre quién debe ser, en caso de accidente.

El siguiente decreto es importante :—

"Lima. Setiembre 10 de 1869.—Siendo de la competencia del Poder Judicial conocer de los juicios sobre delitos y cuasi delitos, y la aplicacion de las penas, que merezcan sus autores; de conformidad con lo dictaminado por el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia, se declara sin lugar la multa que el prefecto del departamento pide en su oficio de 14 de Agosto del año próximo pasado se imponga á la empresa de los ferrocarriles de esta capital, para que con ella se indemnice á Juana Vital el perjuicio que le ha ocasionado la muerte de su esposo, originada por la locomotora de Chorrillos.

Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Velarde*."

El Reglamento citado antes, redactado en junta presidida por el infatigable Ministro de Gobierno y Obras Públicas D. Aurelio Garcia y Garcia, impone deberes muy estrictos á las empresas para que no se repitan los accidentes, y define en la mayor parte de los casos quién debe ser responsable de ellos.

Véase el capítulo V del Reglamento.

ACCIONES, PARA LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES.—Desde el primer contrato de ferrocarril, hecho en el Perú, en 1826, se obligaron los empresarios "á distribuir la cuarta parte de las acciones del capital que se levantase para la empresa entre los hijos del país: para cumplir con el tenor de dicha obligacion ó condicion, lo avisarian en los papeles públicos de esta capital, en la inteligencia que solo serian admitidos los que ocurriesen dentro de tres meses de la publicacion, cuyo término habiendo espirado, se vendieran las acciones indistintamente."

El 8 de Diciembre de 1848 en el contrato con D. Pedro Gonzales Candamo y don José V. Oyague y Hermano para el ferrocarril del Callao, se dispuso: ofrecer al público acciones de 500 pesos por el término de sesenta dias "para que aprovechasen las ganancias de la compañia" pagando á esta el 7½ % y contándose los votos por acciones.

No hubo mas accionista que D. Tomas Vivero, y la empresa realizó para ella sola una fortuna increible.

El año de 1856 en el contrato de Lima á Chorrillos que no llevaron á cabo D. Antonio Joaquin Ramos y otros señores, estos se dividieron las acciones y solamente reservaron para el público 150.

Barreda y Hermano ofrecieron el mismo año de 1856, novecientas de las mil doscientas en que dividieron el capital para construir el ferrocarril de Lima á Chorrillos, que se hizo bajo este contrato; pero el público no se aprovechó de la oferta.

Para el ferrocarril de Pisco á Ica (1861—63) se formó un presupuesto de 1.226,000 soles, divididos en dos mil cuatrocientas cincuenta y dos acciones de 500 soles que se ofrecerian al público por cuatro meses, pagando al contado dos terceras partes y una tercera á los seis meses. El resultado fué que al cabo, despues de muchos esfuerzos, solo se reunieron diez y nueve acciones y fué preciso devolverlas, abandonando la idea por la de garantía de un 6 % y luego 7 % sobre el costo de la obra en calidad de rédito.

En el ferrocarril de Islay á Arequipa se pensó tambien en el sistema de acciones ofreciéndose de á quinientos S. con depósito especial en tesorería, sin que esto diese el resultado apetecido, por mas que se nombró un directorio provisional que entendiera en su manejo.

El sistema de acciones no pudo llevarse á cabo, aun cuando el Gobierno insistió con tenacidad en generalizar en el país los beneficios de las empresas.

Las únicas acciones que se han hecho efectivas son las que empresarios particulares, por virtud del derecho de trasmision han creado, traspasando, como en la empresa de Eten, parte del privilegio á compañias que han formado. En este caso el interés individual ha alcanzado mas que todos los esfuerzos del Gobierno. Es cierto que con los años y la experiencia habian cambiado mucho las ideas.

ACEITE.—Entre los varios artículos expresamente exceptuados del pago de los derechos de importacion, durante la construccion de los ferrocarriles, se enumera el aceite para las máquinas y locomotoras, y aun cuando no se expresa terminantemente si entra el de alumbrado, la práctica lo ha incluido en este favor.

ACEPTACION.—Al contratista se le ha exigido siempre que acepte lisa y llanamente las modificaciones hechas á su propuesta.

"El Gobierno aceptará la propuesta que crea mas conveniente en vista de las garantías que ofrezcan los proponentes, para la mas pronta y segura realizacion de la empresa, previniéndose que vencido el término de los cuarenta dias, durante los que deben de publicarse los respectivos avisos por el periódico oficial, el Ministro procederá á la apertura de dichas propuestas, á las dos de la tarde en el salon de su Despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los interesados."

Despues del plazo, el Gobierno ha rechazado constantemente las propuestas que se han presentado, aun cuando hayan sido mas ventajosas que las presentadas en el término prescrito. Así sucedió en el remate para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, en el de Lima á Chancay, etc.

ACEPTACION CONDICIONAL.—Léese en la propuesta para el ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay:—

"30. El Gobierno se reserva el derecho de admitir durante el término de sesenta dias las propuestas que se le presenten, con las formalidades y condiciones de la de los señores Valdeavellano y Derteano, y la mejoren solamente en cuanto al precio estipulado en el presente contrato.

"31. En caso de que el Gobierno aceptare otra propuesta, los señores Valdeavellano y Derteano tendrán derecho á que se les abone un interés del 10 % anual sobre los quinientos mil soles que como garantía han depositado en la Caja Fiscal durante el tiempo que por causa de dicha propuesta quedare en suspenso la ejecucion del contrato, con arreglo á lo dispuesto en la cláusula anterior."

Como antecedente histórico en este punto, se recuerda tambien que hecha la concesion de Lima á Chorrillos en favor de Barreda y Hermano, se dejó abierta la subasta para los que deseasen mejorar aquella propuesta, como lo hizo D. Juan Gallagher, aunque sin cumplir con la condicion de fianza exigida, por lo cual fué desechada la competencia, y aceptado en definitiva el contrato hasta entónces condicional.

ACEQUIAS.—Todas las empresas las han hecho espontaneamente.

La empresa está obligada á recibir las aguas de los terrenos vecinos que naturalmente se dirijan á la zona del ferrocarril, en acéquias regulares, cuya conservacion en perfecto estado corre á su cargo. (Art. 65 del Reg. Gen. de Fer.)

ACTA.—Se extiende siempre la de una subasta.

Del exámen que se practique determinadamente al tiempo de la entrega de un ferrocarril se extenderá la respectiva acta; y si estuvieren cumplidas todas las condiciones estipuladas, se dará en la misma acta por recibida la obra.

En el expediente del ferrocarril de Chancay á Palpa se dice:—

"Los terrenos por donde pasa la línea son comprados en convenio particular entre el empresario y los propietarios; solo debo advertir á UU. que la parte de la poblacion de Huaura atravesada por la línea y un pedazo del camino real que conduce á este lugar, ha sido hecha no solo por las instancias de todo el pueblo, expresadas públicamente en actas firmadas sino tambien para las facilidades y beneficio del pueblo y de la vecindad."

Segun se vé, aquí se hace mérito de las actas de pueblo como de documento legal, en lo cual no hay razon. La Municipalidad de esos mismos pueblos ha reclamado despues por el uso de terrenos y calles que ha ocupado el ferrocarril.

Las actas han servido tambien para dar las gracias por el decreto para construir nuevas vias, y una hay pidiendo que el puerto de Pacocha se llame Juan Francisco, en honor del Coronel Balta, Ministro que fué de la Guerra y puso la primera piedra del ferrocarril.

ACUEDUCTOS.—Los han construido las empresas, donde era preciso.

Las compañías por regla general se han obligado á hacer los necesarios para no interrumpir el curso de las aguas con la obra nueva, segun consta en todas las *Especificaciones.*

Puede suspenderse temporariamente el uso de un acueducto para obras de urgencia; pero luego deben reponerse las cosas á su anterior estado.

AGENTES CONSULARES O DIPLOMATICOS.—Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, (de trabajadores) no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado con respecto á los colonos chinos.

Los agentes consulares y diplomáticos extranjeros están expresa, severa é invariablemente excluidos de toda ingerencia en asuntos de ferrocarril.—No hay contrato que olvide esta condicion fundamental.

AGENTE FISCAL.—Véase *Fiscal.*

AGUAS.—Están protegidas cuidadosamente en las contratas.

No interrumpirá jamás la nueva obra del ferrocarril el libre curso de las aguas y el empresario construirá para ello los puentes y acueductos necesarios.

El Gobierno se obligó en el contrato de Arequipa á Puno y Cuzco (1868) á allanar las dificultades que pudieran presentarse para la provision del agua necesaria al consumo de los trabajadores, uso de las locomotoras y obras de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

Lo mismo se pactó en el contrato de Tacna á la frontera de Bolivia, y en casi todos los vigentes, siendo de advertir: 1º (con las palabras del señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema) que "el Gobierno tampoco puede disponer de las aguas ó manantiales de propiedad particular, ni variar su curso, ni tampoco de las casas, terrenos, sitios, cosas ú objetos agenos, ni obligarse á ser actor ó gestor en los casos que ocurriesen para la expropiacion forzada. Si la empresa realiza á destajo, por contrato ó precio convenido, los empresarios deben salvar las dificultades que se les presenten y arreglar las cuestiones ó contiendas que se suscitaren, sin tomar el Gobierno en ellas otra ingerencia que la de proteccion legal y aquella en que es llamado á intervenir por causa de pública utilidad. Es dudoso que ocurran, pues el pueblo, que conoce el bien que la obra le produce, será dócil y se prestará á remover tropiezos, dificultades y contiendas. Las varias empresas que se han plantificado han asumido esos cuidados" (Ferrocarril de Arequipa, 1868)—y 2.° que las condiciones de que se ocupan las cláusulas sobre provision de aguas, solo tendrán la duracion del contrato, pues term[illegible] este, han de volver los terrenos [illegible] que provisionalmente se ocupen

los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

En lugares en donde la cantidad de agua es insignificante y no pueda dañar la solidez del terraplen, se amontonarán piedras sueltas que permitan la libre filtracion del agua. A estos albañales se les da el nombre de *albañales de filtracion*, y serán construidos en los lugares indicados en el perfil y plano de la via proyectada. La capa de piedras tendrá generalmente 5' 0' de alto y 10 ó 12 piés de ancho, atravesando el terraplen en toda su extension.

El Reglamento de Ferrocarriles dispone:

Art. 64. Los dueños ó arrendatarios de las heredades que colindan con la línea férrea no podrán impedir el curso de las aguas procedentes de dicha via, ya sea construyendo zanjas ó calzadas, ya elevando el terreno de sus fundos. Tampoco podrán establecerse corrientes de agua extraordinarias ni producir inundaciones artificiales que se dirijan sobre la via, sin prévio acuerdo con la empresa, á fin de que esta pueda tomar las precauciones necesarias.

Art. 58. Sufrirán una multa de cinco á cincuenta soles ó arresto de uno á diez dias, los que intencionalmente ó por descuido introduzcan en la zona del ferrocarril béstias, ganados y en general cualquiera clase de animales, así como los que arrojen sobre la zona indicada agua, tierra ú otra materia que deteriore ó embarace la via y los que de algun modo causen daño á los cercos.

ALBAÑALES.—En el contrato de Pacasmayo á Guadalupe ocurre:

Albañales de poca altura de claros pequeños, como igualmente las murallas de retencion al pié de terraplenes en faldas escarpadas, serán de piedra seca, y solo en casos excepcionales ó cuando sus claros ó sus alturas pasen de 2 á 3 piés, serán construidos de piedra bruta ó de ladrillos con cal.

ALCANTARILLAS.—Serán de cal y ladrillos ó de piedras.

Véase *Especificaciones*.

ALTERACION.—Hanse especificado con toda claridad las permitidas.

El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21 como precio total del ferrocarril.

El empresario ha solido pedir alteraciones, como lo hizo D. Enrique Meiggs en el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

ANCHO DEL CAMINO.—Hay en los ferrocarriles hechos via ancha y via angosta.

El ancho del camino será de 1.70 metros, contados desde los bordes interiores de los rieles. Así consta en el contrato del ferrocarril de Pisco á Ica (1864) en el cual se añadió: "*y se declara que este ancho es el "que adopta el Gobierno para todas las lí-"neas férreas que se establezcan, ya sea sub-"vencionadas por el Gobierno ó por compa-"ñías particulares.*"

Don José Boza, empresario del ferrocarril citado, pidió que se le permitiese variar de ancho; pero el Gobierno estuvo á lo mandado y declaró sin lugar la solicitud; sosteniendo siempre y en todos los casos el ancho indicado.

La denominacion varió mas tarde, pues al camino de Lima á Chancay se le prescribió por ancho de via "el de las que se hallan establecidas de Lima al Callao y de la capital á Chorrillos." Al ferrocarril de Pimentel á Chiclayo se le dió la misma medida, haciendo, sin necesidad y puede decirse por decidia, una referencia que debió evitarse citando la medida justa.

El ferrocarril de Pimentel citado es de via angosta, lo mismo que el de Lima á la Magdalena, el de Payta á Piura, y el de Chancay á Palpa.

De Lima á Pisco se exigió 4 piés 8 y media pulgadas medida inglesa; lo mismo al de Malabrigo á Ascope y al de Salaverry á Trujillo, cuyo empresario solicitó tambien inútilmente la reduccion de esta medida, pues se declaró sin lugar el 24 de Junio de 1870, á saber:

"Visto el anterior recurso de D. Juan Manuel Ugarte, empresario de la obra del ferrocarril del puerto de Salaverry á la ciudad de Trujillo, y considerando: *que por base general fijada por el Gobierno para la construccion de todos los ferrocarriles que se construyan en la República, el ancho de la via debe ser de 4 piés 8 ½ pulgadas*, y no el de 3 piés 6 pulgadas, como lo solicita el recurrente, se declara sin lugar la modificacion pedida por dicho empresario, de la cláusula 4ª del decreto de 25 de Abril último."

El ancho normal de la via se fijó en 1.44 metros para el ferrocarril de Lima á la Oroya, para el de Pacasmayo á Cajamarca, para el de Arequipa á Puno, para el de Pacasmayo á Guadalupe etc.

En el expediente del ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo se dice "que estando destinado principalmente este ferrocarril á la conduccion del salitre del interior á la costa, la empresa adoptará para la via el ancho de 3 piés 6 pulgadas, medida inglesa, entre rieles."

El ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 14 piés.

En excavacion de roca sólida 12 piés á 1 pié mas abajo de la gradiente. En estas excavaciones se sacará siempre el material 1 pié mas abajo de la gradiente. (Ferrocarril de Arequipa, 1868.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 3 metros 962 ó 13 piés ingleses.

En excavacion de roca sólida 3 metros 6,565 ó 12 piés. En los puntos donde haya atolladeros, además del ancho reservado para el camino habrá en las excavaciones una zanja que será toda cubierta con piedra. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 4 metros 30 centímetros.

En excavacion de roca sólida 3 metros 70 centímetros mas abajo de la gradiente. (Ferrocarril de Lima á la Oroya, 1869.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 4 metros 30 centímetros.

En excavacion de roca sólida 3 metros 70 centímetros á 30 centímetros mas abajo de la gradiente:

Ancho al nivel de la gradiente en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 4 metros 30 centímetros.

El ancho entre los rieles (*guage*) será 4' 8½. (Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

ANTIGUEDADES.—Siempre trató el Gobierno de salvarlas, aunque hasta la fecha ninguna se ha encontrado.—En todos los contratos hay una cláusula del tenor siguiente.

Queda establecido, por regla general, que si en la construccion de la via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, los empresarios pondrán este hecho en conocimiento del Gobierno, para que este adopte las medidas que crea convenientes.

ANULACION.—Véase *Caducidad.*

El 26 de Febrero de 1835 se declaró la nulidad del contrato con D. Tomás Gill para el ferrocarril de Lima al Callao "por no tener objeto importante ni creerse indispensable (el ferrocarril) para el tráfico, siendo mas conveniente la refaccion del (carretero) actual."

El contrato de Arica á Tacna de 6 de Agosto de 1852 se anuló, porque los concesionistas no aceptaron la adjudicacion.

En otros ha ocurrido la anulacion por falta de fianza.

El Gobierno siempre se ha reservado el derecho de declarar administrativamente la nulidad en los casos pactados.

APOYO OFICIAL.—En el contrato de Iquique á la Noria y generalmente en todos los hechos hasta la fecha, se ha pactado que las autoridades políticas darán mano fuerte al empresario para hacer que los trabajadores cumplan con sus contratos.

El Gobierno ha ofrecido en todos los contratos que prestará su proteccion á los ferrocarriles.

La ha dado eficazmente en los expedientes de expropiacion. Al ferrocarril de Lima al Callao lo ha defendido hasta con tropas.

APROBACION DE ESTUDIOS.—Decreto vigente.— Lima, Enero 15 de 1873.

Habiéndose suscitado diferentes cuestiones entre los empresarios de las vias férreas de Eten y Pimentel, en que están comprometidos la seguridad é interés del público, y siendo un deber del Gobierno garantizarlos tomando las medidas oportunas que estime convenientes; para lo que es indispensable tener á la vista los planos completos de ambos ferrocarriles, resuélvese: los empresarios de los expresados presentarán en el Ministerio de Gobierno los planos y estudios completos para su aprobacion y exámen, declarándose por punto general que no se procederá á la construccion de ningun ferrocarril, cualquiera que sea su clase, sin que préviamente se apruebe por el Gobierno, mediante exámen de la Junta Central de Ingenieros, los estudios y planos pertenecientes que se presentarán por duplicado, á fin de que un ejemplar de ellos pase al archivo de la Junta Central de Ingenieros, y que constarán de los siguientes documentos:

1.° Un plano de conjunto comprendido para cada línea ó para cada seccion de la línea.

2.° Un plano general á la escala de 1/5000.—(0 m. 20 por kilómetro) con curvas de nivel en paises montañosos á lo ménos de cinco metros.

3.° De un perfil longitudinal á la escala de 1/2000—(0 m. 50 por kilómetro) para la horizontal, y de 1/200—(0 m. 005 por metro) para la vertical. Las costas serán referidas al nivel medio del mar como línea de datum. Debajo de este perfil se indicará por medio de líneas horizontales dispuestas á este efecto, lo siguiente:—Distancias kilométricas del ferrocarril, contadas desde su orígen, la elevacion del terreno, la de la línea roja, el corte, el terraplen, los metros cúbicos de corte, los metros cúbicos de terraplen, una línea demostrando las partes rectas y el desarrollo de las curvas y otra el largo é inclinacion de cada pendiente.

4.° De un cierto número de perfiles trasversales cuando el plano no necesite curvas de nivel.

5.° Un perfil trasversal de la via proyectada, demostrando su ancho y los ludes que se adoptarán en los diferen terrenos que se atraviesen.

6.° Una memoria, en la cual serán tificadas las disposiciones esen

proyecto; un presupuesto descriptivo en el cual serán reproducidas bajo la forma de tablas, las indicaciones relativas á las pendientes y á las curvas, ya dadas en el perfil longitudinal.

Se indicarán tanto en el plano como en el perfil la posicion de las estaciones proyectadas, de los rios y acéquias, de los caminos cruzados por la línea, los pasajes ya sean á nivel, por encima ó por agua, sin perjuicio de tener que presentar proyectos de cada obra para la ejecucion.

Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Rosas.*

APROBACION SUPREMA.—Es indispensable para la validez de los contratos, formacion de sociedades, fijacion de tarifas, etc.

En 15 de Junio de 1869 se dió á la propuesta de Andres Alvarez Calderon para el contrato de Lima á Pisco, de la misma manera que se habia dado á todos los contratos celebrados en el país.

El Gobierno se reserva siempre la aprobacion de los planos, y la de los traspasos, so pena de nulidad.

Ningun trazo puede alterarse, ni ningun camino puede ser explotado sin aprobacion suprema.

ARBITRAMIENTO.—El Ejecutivo ha preferido constantemente someter toda diferencia en la inteligencia y cumplimiento del contrato, á los tribunales del país.

En el contrato de Arequipa á Puno y Cuzco se pactó que toda discordia entre la empresa y el Gobierno relativa á la construccion de la obra, se dirimirá por un ingeniero nombrado por cada parte y un tercero nombrado por los árbitros, sin mas recurso.

Lo mismo se ha estipulado en todos los demas contratos, agregándose la cláusula penal de nulidad del mismo, declarada administrativamente, en caso de no someterse al fallo arbitral.

Como quiera que la compañía del ferrocarril de Arica á Tacna, al constituirse, convino en que *sus* cuestiones se decidirian por árbitros, el Gobierno, cuando aprobó la formacion de la compañía, tuvo cuidado de explicar:—

"Que la cláusula de la escritura de traspaso, por la cual se someten á la decision de árbitros las cuestiones que puedan suscitarse sobre la obra del ferrocarril, no toca ni obliga al Gobierno, sino que deberá entenderse y regir para el empresario y la compañía ó los accionistas entre sí."

ARRENDAMIENTO.—Se ha hecho por el todo ó por una ó mas secciones del camino.

Terminado el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, el Gobierno Supremo lo dió en arrendamiento á su constructor D. Enrique Meiggs el dia 5 de Setiembre de 1870, despues de haber convocado para el efecto y señalado las bases que creyó mas convenientes; en virtud de una de ellas el 5 de Abril de 1871, facilitó fondos para aumentar el material rodante.

Despues ha arrendado el de Pisco á Ica, y el de Lima á San Bartolomé (Oroya)—Véase el cuadro tom. 2 f. 9.

AUTORIZACION.—Se la ha dado de varias clases.

El Congreso peruano en 16 de Diciembre de 1851 autorizó al Poder Ejecutivo para contratar el ferrocarril de Arica á Tacna con un particular ó una compañía.

De la misma manera ha autorizado al Ejecutivo para la construccion de todos los ferrocarriles de la República.

En este particular son notables las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869 que se encuentran en este tomo.

AVISOS OFICIALES PARA LA LICITACION.—Publícanse siempre con anticipacion en el periódico oficial y en otros, señalando dia fijo para abrir las propuestas. Van firmados por el Jefe de Seccion del Ministerio de Obras Públicas.

En la coleccion del ferrocarril de Lima al Callao se encuentra el aviso que el Gobierno le dió á esta empresa sobre la cesacion de su privilegio exclusivo.

B.

BALANZAS.—Balanzas de plataforma para pesar carros cargados, patente llamada "Fairbank," se han exigido en el avio de toda estacion de primera clase.

BALIJAS DEL CORREO.—Las conducirá gratis toda compañía ó empresa de ferrocarriles; lo mismo que á sus conductores.

Hay contratas en que se ha pactado que las balijas irán en un carro separado del de pasajeros.

Véase *Correspondencia* y *Papeletas de pasaje.*

BARRERAS.—Como de todos es sabido, son indispensables para la seguridad general.

En el ferrocarril de Lima á Pisco, así como en casi todos los demás, se han mandado poner barreras en toda encrucijada de camino público ó de particular; pero rara vez se ha hecho.

BASES.—Los ingenieros y una comision de comerciantes las han formulado.

Para todo remate se fijan con anticipacion por una comision de ingenieros que nombra el Ministro de Obras Públicas y se publican por la prensa con la debida anticipacion.

Ha habido ferrocarril, como el de Arica á Tacna, que se ha hecho sin propuestas y por supuesto sin fijar bases.

BOLETERIA—ó lugar para la venta de billetes de pasaje.

En todo contrato de ferrocarril se exige para las estaciones una boletería (palabra inventada) para el expendio de los boletos [en vez de boletas.]

Art. 24. del Reglamento General de Ferrocarriles.—En las estaciones principa-

les, la boletería deberá abrirse veinte minutos antes de la señal de partida y cerrarse dos minutos antes de la misma señal. En las intermedias estos plazos serán de ocho y dos minutos.

BOLETO.—Ningun pasajero podrá viajar sin boleto. El que lo tome en la boletería pagará el precio de tarifa y el que lo tome en los coches pagará además el 50 % de recargo. (Art. 32 R. G. de F.)

Véanse además los art. 28 al final del 32 relativos á los boletos (ó billetes de pasaje.)

BONOS.—Todos los caminos de hierro han requerido la emision de estos valores. Veamos algunos.

Se ofrecerán en el Perú por el término de 6 meses, tres mil bonos de á cien soles cada uno. (F. de Pisco á Ica, 1868.)

Se concede á D. José F. Canevaro el derecho de emitir bonos por la cantidad de 1.450,000 soles, expresándose en ellos la garantía del siete por ciento que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad por el término de 25 años. (Ferrocarril de Pisco á Ica, 1868.)

Los bonos que se entregan á la compañía no llevarán el talon de interés y amortizacion del 2.° semestre de este año, quedando comprometida dicha compañía á poner á disposicion de los agentes financieros del Perú en Lónres, antes del 1° de Junio y del 1° de Diciembre de cada año, la suma necesaria para el servicio de los expresados bonos. (Ferrocarril de Lima á Chancay, 1868.)

Los bonos llevarán la garantía del mismo ferrocarril, y del sobrante de las rentas de guano en Europa, (deducido el servicio de los compromisos contraidos hasta la fecha de la comision) aduanas y demás rentas nacionales, verificándose la entrega á los contratistas del modo siguiente: un millon despues firmado el contrato, para ser empleado en los útiles y materiales necesarios para la via, con intervencion del comisionado por el Gobierno; otro millon despues de concluidas veinticinco millas de camino, y los seiscientos mil soles restantes, cuando esté expedita la mitad del camino. Estos bonos tendrán una amortizacion acumulativa del dos por ciento que comenzará á contarse á los diez años de emitidos, conforme á la ley de 15 Enero de 1868. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

La devolucion de los bonos del Gobierno se hará en la época que la empresa lo juzgue conveniente, siempre que sea dentro del término del privilegio. Esta devolucion podrá hacerla en lo mismos bonos que recibe la empresa, ó en cualquier otro papel del Estado emitido hasta el dia, que gane el mismo interés, y que tenga en plaza el mismo valor en la época de la devolucion. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

Visto este recurso, se resuelve: que don Andrés A. Calderon no podrá emitir á la circulacion los bonos del Estado que se le den para la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco, en cumplimiento del decreto de 14 de Julio próximo pasado, á un tipo menor que el ochenta por ciento sin prévia órden y permiso del Gobierno, y que caso de concedérsele dicho permiso, el Estado se constituye responsable por la diferencia entre el tipo de ochenta por ciento y el que en el mismo permiso se fije para la venta de los bonos; que el reintegro de esta diferencia se hará emitiéndose la suma en bonos que para ello fuere necesaria y bajo las mismas condiciones estipuladas para la de 2.600,000 soles á que se refiere el decreto de 14 del mes próximo pasado; y que si los expresados bonos no pudiesen ser vendidos por D. Andrés A. Calderon al tipo de ochenta por ciento y el Gobierno no encontrase conveniente autorizarlo para venderlos á un tipo inferior, se considerará este caso como motivo para la rescision del contrato, sin responsabilidad de multa, ni ninguna otra por D. Andrés A. Calderon, igualmente que por la del Estado. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado *ad hoc*, por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado del contratista. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados 6 meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á sastifaccion mútua del Gobierno y del contratista. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

El Gobierno de acuerdo con el contratista, firmará por un decreto especial la redaccion, forma, serie, garantías, cambios y demás condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada 6 meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultase en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que hayan de hacérsele. [Ferrocarril de Arequipa á Puno.]

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisi
nombrado *ad hoc* por el Supremo
no del Perú y un apoderado del
tista.

La emision de los bonos tendrá
el Perú Lóndres, Paris, Francfort
York, debiendo quedar dep
ses despues de firmada la
banco ó casa comercial d

rica á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

El Gobierno, de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, séries, hipoteca y garantías, cambios y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista del ferrocarril entre el Callao y Lima á la Oroya y al hacerse la liquidacion cada 6 meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiere en su favor, y si resultare en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele. [Ferrocarril de la Oroya, 1869.]

Se concede á la empresa el derecho de emitir bonos por la cantidad de tres millones de soles, expresándose en ellos la garantía del 7 % que el Gobierno dá á la empresa sobre esta cantidad por el término de 25 años. [Ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho.]

Véase el contrato página 17 tomo 1º relativo al precio de los bonos que tenia D. Enrique Meiggs.

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado de los contratistas.

La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados 6 meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mutua del Gobierno y de los contratistas.

Queda estipulado que la redaccion, forma, série, garantías, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos, serán los mismos que se han fijado por el Gobierno de acuerdo con D. Enrique Meiggs para los ferrocarriles del Callao y Lima á la Oroya y de Arequipa á Puno; debiendo tambien sobrentenderse para esta línea cualesquiera ventajas que en este órden se otorgasen al referido Meiggs. [Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.]

En Abril 9 de 1870 presentó una solicitud D. Enrique Meiggs con la prueba litográfica de los bonos provisionales para el ferrocarril del Callao á la Oroya, mandados emitir por decreto de 31 de Diciembre de 1869; y estando conforme al modelo expedido por el Gobierno, aceptóse la expresada prueba con modificaciones. Véase t. 1 p. 131.

El Gobierno ha hecho imprimir en Lima muchos bonos y vales que naturalmente han sido falsificados.

BUFETE—(usado en el sentido que se dirá, es algo mas que neologismo.)

Muchas especificaciones para la construccion de ferrocarriles exigen que en la estacion principal haya *Bufete.* Quiere decir cantina, venta de comestibles, etc., etc. Bufete es una palabra forastera aclimatada por los ingenieros que han hecho los planos y presupuestos. — Al reves de lo sucedido con Boleto y Boletería, el público no ha aceptado Bufete.

C.

CALLES.—y lo mismo plazas y demas sitios públicos.

En 17 de Noviembre de 1868 se permitió á D. Guillermo De Coursey (despues de habérsele negado) el establecimiento de los rieles que cruzan la calle del General Gamarra en el Callao, para facilitar las operaciones de su fundicion.

El 21 de Abril de 1863 se declaró nula una contrata hecha por la Municipalidad con D. José Plaint para poner ferrocarril en las calles de Lima.

En Julio de 1863 el Gobierno mandó comprar en Lóndres 3,400 varas de rieles de un pié de ancho para colocarlos en las calles desde la de Mercaderes hasta San Juan de Dios, en Lima.

En 2 de Agosto de 1866 el mismo Gobierno hizo una convocatoria para el remate del ferrocarril de sangre en las calles de esta capital.

Barreda y Hermano en 22 de Noviembre de 1856 pactaron que con los rieles del ferrocarril de Chorrillos penetrarian por las calles de la ciudad tanto como lo hacia el ferrocarril del Callao.

El 23 de Julio de 1863 se le prohibió al ferrocarril de la Punta introducirse en las calles del Callao.

El señor Fiscal de la Exema. Corte Suprema opinó que el ferrocarril del Callao tiene derecho en virtud de su contrato para traficar por las calles de la capital.

Las leyes comunes dicen que las calles son imprescriptibles, por considerárselas fuera del comercio de los hombres.

Pero el ferrocarril del Callao ocupa la calle y cierra el paso con sus trenes en las de Boza, Belen y del Ferrocarril, sin curarse del maldito derecho de los transeuntes.

Disposiciones del Reglamento :—

Art. 66. En caso de que sea necesario que una via férrea atraviese las calles de una poblacion, la empresa hará un arreglo especial con la Municipalidad respectiva á fin de obtener recíprocamente la seguridad del público y del ferrocarril. Este arreglo deberá ser sometido al Gobierno para su aprobacion.

Art. 67. Las prescripciones que la autoridad municipal recomiende al público á consecuencia del arreglo indicado en el artículo anterior, serán inscritas en carteles que se fijarán de cuenta de la empresa en las calles atravesadas por la via y en sus adyacentes.

Art. 68. En ningun caso podrá establecerse una línea férrea de locomocion á vapor en calles que tengan menos de diez metros de ancho.

Art. 69. Las locomotoras no podrán marchar en las calles con una velocidad mayor de 8 kilómetros por hora.

CAMBIO DE HORAS.—Art. 19 del Reglamento General de Ferrocarriles. Las empresas están obligadas á hacer que los trenes entren y salgan de las estaciones á las horas fijadas de antemano. Al efecto, cada empresa publicará un cuadro de la marcha de los trenes, ocho dias ántes de que principie á regir.

Las empresas no podrán hacer modificacion alguna en el cuadro indicado, sin que se anuncie préviamente al público por el mismo término de ocho dias.

CAMBIO DE TARIFAS.—No podrá hacerse sin aprobacion del Supremo Gobierno.

CAMBIO DE TRAZO.—El dia 10 de Marzo de 1871 se ordenó el que pedia D. Enrique Meiggs (t. 1 p. 143.) para el Malpaso en el ferrocarril de la Oroya, mandándose justipreciar el cambio.

El cambio no puede hacerse sino con permiso escrito del ingeniero inspector y anuencia y consentimiento del Gobierno.

CAMBIOS DE VIA.—Véase Reglamento de Señales.

CAMINOS PUBLICOS.—En todos los contratos se ha estipulado que cuando una via atraviese un camino público, debe dejar el espacio expedito para el tránsito de los carruajes.

Los caminos públicos ó de particulares serán restablecidos por la empresa y su costo incluido en la garantía.

En donde los caminos públicos se crucen con el ferrocarril, habrá pasos á nivel ó viaductos ó lo que fuere necesario para la seguridad del tráfico de ambas vias.

Tambien habrá barreras en dichos puntos.

CARGA DEL ESTADO.—Pagará la mitad de los precios de tarifa, debiendo las autoridades tomar las medidas necesarias para que no se abuse de esta concesion.

CARROS.—Los del camino de hierro han de ser de la mejor calidad ó como los que se usan en Inglaterra y los Estados Unidos.

Los habrá de 1ª y de 2ª clase, para pasajeros, y otros para carga.

La falta de especificacion habia permitido que en la mayor parte de los carros usados no haya ni agua potable, ni excusado, ni telégrafo de soga, como en los Estados Unidos; pero el Reglamento General de Ferrocarriles ha impuesto estas obligaciones imprescindibles.

CASOS FORTUITOS.—Son guerra, revoluciones, epidemia ó fuerza mayor, terremotos, inundaciones, bravezas del mar y demas que define el derecho. "Imposibilidad, error, ó fallecimiento del ingeniero, naufragio de los materiales, guerra de potencias marítimas, etc., etc." reza el contrato Candamo pàra el ferrocarril de Lima al Callao.

La guerra de Alemania con Francia fué presentada como caso fortuito en el contrato del ferrocarril de Pisco á Ica; pero el Gobierno no admitió el alegato.

CASTELLANO.—Artículo 54. del R. G. de F. Los rótulos, boletos, facturas y en general todos los documentos usados por la empresa, deberán redactarse en castellano, sin exceptuar la comunicacion entre ella y sus empleados.

Esto sin duda porque los ingenieros extranjeros enviaban las comunicaciones en su propio idioma.

CEPOS.—Los cepos, remaches y demas piezas tendrán la fuerza y solidez correspondientes para que el tráfico se haga con la mayor seguridad. (F. de Iquique á la Noria, 1860.)

CERCAS.—Las cercas, puentes, canales, caminos públicos ó de particulares serán restablecidos por la empresa; pero incluyendo su costo en la garantía.

La empresa pondrá cerca á los fundos que atraviese.

Las pondrá seguras en los terrenos cultivados.

Las restablecerá para que los vecinos no sufran, cuando para construir el camino las quitare.

El ferrocarril de Eten pactó con sus vecinos, en la compra que les hizo de terrenos, la condicion de que ellos harian la cerca que la empresa les pagó. De donde resulta que han sido luego desoidos en sus demandas de daños y perjuicios, por reses muertas etc.

Las empresas están obligadas á cercar las partes del camino que el ingeniero inspector les determine por requerirlo así la seguridad de la línea ó proteccion de las personas ó propiedades. (Art. 56 del R. G. de F.)

Toda persona que suba á los cercos de ferrocarril ó camine sobre ellos sin autorizacion de la empresa, sufrirá una multa de uno á diez soles ó arresto de cinco horas á dos dias. (Art. 57.)

En casi todos los documentos públicos se usa la palabra *cerco* con preferencia á olvido de *cerca*. Los documentos oficiales de España usan la palabra *palizada* donde nosotros la de *cerco*.

CERRAR.—Art. 38. Cuando un tren esté en marcha no podrán ser cerradas con

llave las puertas de los coches; pero es prohibido á los pasajeros abrirlas sin autorizacion del empleado ó guarda-freno respectivo.

Art. 39. El derecho de tener cerradas las ventanas predomina sobre el de tenerlas abiertas, en un tren en marcha. Cualquier pasajero podrá exijir del respectivo empleado que cierre las ventanas que le causen molestia estando abiertas.

CERTIFICADOS.—Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de la secciones, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones del contrato, y exped ta la seccion ó via para el tráfico público.

Véase *Trabajadores*, *Pagos* y *Bonos*.

CHAPAS PARA LOS RIELES.—Serán de la mejor calidad.

Serán de fuerza y solidez.

CHINOS.—Se le concede tambien al empresario (de Arica á Tacna) permiso para importar cuatrocientos chinos para los trabajos del ferrocarril, y se le abonará la prima determinada de treinta pesos, mediante el allanamiento de las personas que obtuvieron ese privilegio.

El empresario Meiggs para el ferrocarril de la Oroya contrató chinos.

CLAVAZON.—Será de la mejor calidad.

COCHES.—Todos los coches y wagones tendrán dos *bogies* de cuatro ruedas cada uno, y los coches serán para sesenta pasajeros cada uno.

Ocho coches para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos y algunos con lugar excusado.

Dos coches mixtos.

Doce coches de segunda clase, algunos con lugar excusado.

El ferrocarril de Lima á la Magdalena emplea coches franceses, como el llamado de honor que se usa en el de Lima á Chorrillos.

COGINETE.—Los presupuestos incluirán el costo del material, expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metros de largo, su forma, peso de los clavos, coginetes y demas piezas que se emplean.

COMIENZO DE LA OBRA.—Todos los contratos especifican el dia en que debe comenzar la obra, como base para la aplicacion de la multa en caso de falta al plazo prefijado ó para pagar la prima si el empresario se adelantase á la fecha de la conclusion.

El ferrocarril de Lima á Pisco ha tenido mas de un comienzo impuesto como obligatorio, y aun está por comenzar.

Generalmente las contratas fijan la fecha para el comienzo de la obra.

COMISION.—En cumplimiento de la resolucion legislativa de 28 de Enero del año de 1863, para la plantificacion de un ferrocarril proyectado entre Islay y Arequipa, extendiendo al siete por ciento anual la garantía concedida sobre el costo de la obra, se nombró una Comision para que formulase un proyecto, que contuviese las condiciones que debian servir de base á las propuestas, el cual se someteria al Gobierno para su exámen y aprobacion.

Vistas las diferentes propuestas hechas para la construccion de un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y los puertos de Mejia ó de Islay, nombróse una Comision para redactar el proyecto de decreto que serviria de minuta de la escritura, con arreglo á las bases propuestas por la Comision central de ingenieros.

Por las leyes vigentes son obligatorias la Comision para exámen del plano y la de redaccion del proyecto de contrato. (Véase Ley de 8 Marzo de 1864.)

Lima, Junio 5 de 1871.—Visto el anterior recurso del ingeniero D. Walter J. Morris, pidiendo la comision del dos y medio por ciento sobre el monto del contrato del ferrocarril del Callao á la Oroya, por haber emitido su informe en dicho contrato; y atendiendo, á que las expresadas comisiones son cargos concejiles y desempeñadas por todas las personas facultativas de un modo gratuito y sin retribucion de ningun género, por cuanto tienen la libertad de aceptar ó no los servicios que se les exigen; se declara sin lugar la presente solicitud del citado ingeniero Morris.

COMPAÑIA ANONIMA.—Se ha concedido en todas las contratas el derecho de formarlas, siempre con el carácter nacional, sin recurrir á reclamaciones diplomáticas, se pena de nulidad si los nuevos socios no aceptan la condicion, é invariablemente con permiso escriturado del Gobierno.

Se ha concedido permiso para formar compañía anónima á los empresarios de ferrocarril y además á otros individuos que no tenian contratas y pedian la licencia con el objeto de conseguir mas tarde la compañía.

Ha habido empresarios que han solicitado el privilegio para sí y *otros*, sin nombrarlos.

En diversos casos ha sido cláusula expresa que los concesionarios se reservan el derecho de formar compañía.

A Pickering y Gibson se les declaró nulo el traspaso del contrato del ferrocarril de Arequipa, porque no lo avisaron oportunamente al Gobierno, que desconoció la compañía formada por ellos sin permiso oficial.

En ningun caso puede hacerse el traspaso á un gobierno extranjero.

COMPETENCIA.—Es condicion de toda concesion, que no se ha de hacer sino en remate.

Ha habido casos en que solo un licitador

se ha presentado y por lo tanto se ha hecho nueva convocatoria.

Otros en que se ha dado la buena pro al único presentado.

Otros en que hecha la proposicion se anunció para solicitar quien la mejorase y como en el nuevo término no hubiese postores, se dió la buena pro al único del remate anterior, como sucedió en el arrendamiento del ferrocarril de Arequipa.

Las proposiciones hechas fuera de tiempo, aun siendo mejores que las registradas, no tuvieron audiencia en ningun remate.

Competencia interpuso D. Juan Cossio (p. 228 t. 1º) como concesionario del de Pimentel al ferrocarril de Eten y la perdió (p. 235).

El ferrocarril de Lima al Callao ha interpuesto competencia á cuantas empresas de comunicacion se han presentado en su línea, aun cuando no hayan sido de caminos de hierro.

La interpuso tambien contra el ferrocarril á la Magdalena que está fuera de su ruta.

El Gobierno ha declarado siempre, que no es incompetente para los asuntos litigiosos y los ha enviado á los tribunales.

Con la empresa de Lima á la Magdalena se declaró incompetente para darle gas y agua.

COMPRA.—La de materiales se hará bajo inspeccion.—Véase *Inspector*.

Siempre se han adelantado bonos para la compra, con tal de presentar las facturas al Visto Bueno del Cónsul ó Agente Diplomático del Perú.

El Gobierno se reserva la preferencia de comprar toda línea por el tanto.

Á la empresa constructora le compró el ferrocarril de Lima á Chancay etc; pero entre todas las compras que ha hecho para fomentar las obras de los caminos, ninguna ha sido como la de una casa para ensanchar la estacion de Lima y Callao, que la empresa disfruta alquilando el sitio á un calderero.

CONCESION.—El Gobierno, siempre dispuesto, y si se quiere, anheloso de hacer la de construir ferrocarriles, en ocasiones se ha negado á ejercer esta atribucion soberana, cediendo mas de una vez al recurso de súplica por la reforma; como en el ferrocarril de sangre en Chucuito (Callao)—f. 48 t. 1—que hoy explota D. G. De Coursey ó su representacion.

En este artículo es notabílisima la tenacidad con que á los hermanos Miró Quezada negó permiso el Gobierno (de Balta) para establecer un ferrocarril de las salinas de Huacho á Playa Chica. Segun las palabras de los solicitantes, "actas populares, dictámen de los dos señores fiscales de la Excma. Corte Suprema, informe de dos de los ingenieros de mas importancia en el país, compromisos solemnes contraidos por el Supremo Gobierno y publicados oficialmente, leyes vigentes, hechos consumados, y por último, la misma Constitucion de la República, han sido desatendidos por el Supremo Gobierno, por acatar la pretension de la municipalidad de Huacho que se opone á nuestro proyecto."

El Congreso hizo por fin la concesion (pag. 286 t. 1) despues de agotados los recursos con el Ejecutivo que no cumplió lo ordenado por la legislatura nacional, mientras no ocurrió un cambio de administracion.

Entre las negativas llama la atencion la que el Gobierno excesivamente progresista de D. Manuel Pardo decretó á la solicitud de los dueños del mineral de Chilete, acaso con excelentes razones teóricas, pero malas en la práctica.

CONCLUSION DE LA OBRA.—Para que esta sea perfecta se entiende que no solo debe estar concluida la línea y en estado de trasportar pasajeros y carga, sino que tambien deben estar concluidos los términos, talleres, etc. Si está concluida la línea y en estado de explotacion, pero no los términos y demas oficinas necesarias, se impondrá á la empresa una multa desde....hasta .....por cada mes que demore la conclusion, y se ha declarado además que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse acabados los términos, talleres, almacenes y oficinas, pues de lo contrario y sin perjuicio de correr los plazos de la garantía y hacerse efectiva la multa convenida, la empresa será obligada al cumplimiento de su deber conforme á las leyes del país.

Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones pactadas, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones del contrato, y expedita la seccion para el tráfico público; extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno. (F. de la Oroya, 1869.)

Para que principie á capitalizarse los gastos de construccion para el pago del interés garantizado, se necesita tener concluidas treinta millas y se abona el interés por solo veinte millas, dejando sin capitalizarse las últimas diez millas, y despues continuará capitalizándose el valor de veinte en veinte millas, pero no considerándose las últimas diez millas. (F. de Arequipa, 1863.)

CONDICIONES.—En 12 de Noviembre de 1845 exigia el Ejecutivo para el ferrocarril de Lima al Callao dos vias y las locomotoras que convinieran á la obra, fabricar una aduana, etc.

Hoy se explican las condiciones en lo que se llama *Especificacion*. Véase.

El empresario se obliga siempre á cumplir las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria, declarando categóricamente que las acepta todas en ca-

lidad de condiciones esenciales, á cuyo fin se insertarán en la escritura. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

Véase *Derechos prefijos.*

CONDUCTOR.—El Reglamento de Ferrocarriles dice de él:

Art. 34. Es el jefe del tren.—7º Es agente de vigilancia.—35. Juez de las disputas en el viaje.—43. Anunciará las estaciones. —55. Vestirá uniforme.

Art. 84. Cada conductor de máquina, cada jefe de tren y cada guarda-agujas ó guarda-puertas, debe llevar un reloj de bolsillo arreglado con los de las estaciones.

CONTENCIOSO.—La cuestion de exhibicion de títulos entre la municipalidad del Callao y el ferrocarril á la Punta se declaró (1863) contenciosa y se resolvió que la municipalidad "debe ventilar su derecho ante el Poder Judicial en la via y forma que le franquean las leyes, suspendiendo mientras tanto la municipalidad todo procedimiento."

El Gobierno ha tenido siempre especial cuidado de no mezclarse en asuntos entre partes, y es buena prueba la que ofrece el ferrocarril de Pimentel con su concesion primero al Dr. Cossio y luego á D. José Muro, que está en tela de juicio ante la Corte Suprema sin que el Gobierno sea parte en el litis.

CONTRATOS.—Los hechos en países extranjeros valdrán en el Perú siempre que no sean contrarios á las leyes nacionales y los certifique el cónsul ó agente de esta República.

El agente del Perú en el extranjero no podrá cobrar mas de un sol por cada contrato que certifique.

El contrato para la construccion de un ferrocarril se formula por una comision de comerciantes nombrada segun la ley de 8 de Noviembre de 1864.

Los contratos de ferrocarriles se harán por escritura pública.

CONTRIBUCIONES.—Ningun ferrocarril las paga, excepto algunos la de muellaje.

Véase *Excencion.*

CONSTRUCCION.—"La obra (del ferrocarril de Arica á Tacna) se construirá á satisfaccion del Gobierno." Los rieles tendrán 60 libras de peso en yarda lineal. Las chapas y clavazon de la mejor calidad. Durmientes de roble ó de otra madera equivalente, etc.

Hoy se detalla toda la obra en las Especificaciones y además se nombra un ingeniero inspector para la construccion del camino.

El contratista debe garantizar la construccion de la obra por cierto número de años y es responsable de los defectos de ella.

CONVOCATORIA. — Estando terminada la rectificacion que han practicado los ingenieros Backus y Malinowsky, en el trazo final y consiguiente presupuesto del estudio del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno; convóquense las respectivas propuestas para la ejecucion de tan importante obra, (tom. 1 pag. 3.)

El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 22 de Marzo último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales del contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

Hay concesiones que se han hecho sin convocatoria.

Hay convocatorias que el Gobierno ha archivado de hecho, como la de arrendamiento del ferrocarril entre Lima y Chancay.

CONVOY—es el nombre propio de lo que llamamos tren.

CORREO O CORRESPONDENCIA.—La correspondencia oficial y las balijas del correo serán trasportadas gratis en todos los ferrocarriles.

Algunos contratos añaden que tambien lo será el conductor de la correspondencia.

Hay ferrocarriles que están obligados á llevar la correspondencia y su conductor en carro separado.

COSAS EXPLOTABLES.—Si se descubren al construir un camino, pertenecerán al Gobierno Supremo.

Véase *Minas.*

CREACION DE PUERTOS.— Considerando:

4º Que debiendo quedar prontamente concluida la obra del ferrocarril en construccion, que partiendo del puerto antedicho ha de atravesar por las mas importantes poblaciones de ambas provincias, desaparecerá el inconveniente de la distancia á que algunas de ellas quedarian del mismo puerto; decreto:

Art. 1º Desde el 1º de Marzo de 1872 quedará abierto al comercio extranjero, como puerto mayor, el de Eten, en lugar del de San José, que quedará reducido á la condicion de puerto menor. (t. 1 p. 249.)

Con Malabrigo sucedió otro tanto.

CRUCERO.—En las especificaciones se exigen generalmente Cruceros y puntas de acero de *Bessemmer.*

CRUZAR.—A fin de evitar ulteriores dificultades con relacion á la presente contrata, y además para que sirva de regla general, se declara: que existe el derecho comun de atravesar con una línea férrea otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella, pero llenándose todos los requisitos de seguridad, y sin que impida en ningun caso el tráfico de la una y la otra.

En 6 de Junio de 1873 se obligó al ferrocarril de Pimentel á cambiar sus líneas, porque las habia cruzado mal con las del

ferrocarril de Eten (pag. 254 t. 1) y aunque pidió, no logró reconsideracion.

Desde los primeros contratos reconoció el Gobierno ó hizo efectivo el derecho de cruzar una línea por otra.

Por eso es notable el decreto de 30 de Octubre de 1869 en que se declaró (t. 1 p. 54) "que á la empresa del ferrocarril del Callao á Lima no se le puede obligar por la Beneficencia del Callao al referido cruzamiento, si no es por los medios que establece la ley."

Al cruzar los caminos públicos un ferrocarril debe establecer barreras y pasajes.

Los rieles que crucen una calle han de colocarse de manera que no impidan el paso de los carruajes.

CUENTAS.—Se aplazó con Pickering y Gibson en la construccion del ferrocarril de Arequipa, la manera de aprobar las cuentas para un contrato posterior.

El Gobierno se ha reservado el derecho de intervenir en la contabilidad de todo ferrocarril subvencionado.

Las cuentas que se presenten por la compañía para el pago de la garantía, antes de elevarse al Gobierno, se sujetarán á la siguiente tramitacion: 1º Informará el interventor. 2º El Director de Obras Públicas las hará examinar por uno ó dos ingenieros, teniendo presentes las observaciones del interventor. Con este informe se dirigirán á la Direccion General de Hacienda para el exámen fiscal y aritmético, y entónces el Gobierno resolverá lo conveniente. (F. de Arequipa, 1873.)

Si la resolucion fuese desfavorable á la empresa, podrá hacer uso del derecho que la ley concede en estos casos.

Debe atenderse en las cuentas:—

1. A la clasificacion y claro conocimiento que deben tener los legítimos gastos de explotacion propiamente dicha, de conservacion y reparacion, de reconstruccion y fabricacion.

2. A las formalidades con que debe manifestarse al Gobierno en las cuentas semestrales, la proporcion en que esté la cantidad líquida del producto con el 7 % de la garantía.

3. A los procedimientos que deberán observarse para el exámen de esas cuentas y para el abono en esta capital, de la suma á que resulte responsable el Estado.

CURVAS.—En el contrato del ferrocarril del Cerro de Pasco se pactaron las curvas de 150 metros de radio.

Todos los contratos fijan en la Especificacion el radio de las curvas.

D.

DAÑOS Y PERJUICIOS.—En el contrato del ferrocarril de Lima á Chorrillos (Diciembre 6 de 1848) se estipuló que la empresa no es responsable ni por las personas ni por las cosas perjudicadas en casos fortuitos; pero sí son responsables conforme á las leyes los empleados culpables de descuido ó negligencia.

"La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas ni por las cosas; pero si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persona, será responsable del daño el empleado ó empleados que lo causen, conforme á las leyes. Del mismo modo las pérdidas ó robos que puedan ocurrir en el camino de fierro ó estaciones por culpa de sus empleados, serán de cargo de la empresa."

En casi todos los contratos posteriores se ha repetido esta cláusula, que es inútil enteramente y no liberta á las compañías de la responsabilidad que deduzca el perjudicado, sin que obste la excencion del Ejecutivo, el cual no pudo pactar por un tercero, interesado y á quien no representaba.

En los Reglamentos dictados por la administracion Pardo se dejan expeditas las vias para que el perjudicado reclame su derecho.

El 26 de Julio de 1871, (t. 1 p. 144) en la línea férrea de la Oroya á las inmediaciones de la hacienda de Huascata ocurrió un accidente "del que resultó la muerte de un niño y de cuatro béstias de carga que transitaban por el camino real, y en cuyo momento atravesó un tren, sin que los arrieros tuviesen indicacion alguna para evitar el peligro; se declaró que (t. 1. p. 144) debia D. Juan de la Rosa Quintana, con arreglo á las leyes, ejercer su derecho en cuanto á la indemnizacion de los daños y perjuicios que reclamaba."

Pero en el contrato (anulado) Gibson-Pickering para el ferrocarril de Arequipa se dispuso que en los casos de accidente la empresa estará sujeta á las leyes de porteadores.

En el contrato para el ferrocarril del Cerro de Pasco se establece que la empresa pagará daños y perjuicios en caso de descuido ó negligencia de sus empleados, con quienes ella se entenderá como mas haya lugar.

La empresa del ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo asume la responsabilidad pecuniaria en caso de daño causado por sus dependientes.

"La empresa no será responsable de los daños y perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia de un dependiente, la responsabilidad pecuniaria será de la compañía. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas, se perdiesen por culpa de dichos dependientes, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños." (F. de Eten.)

En el contrato de Lima á Huacho se estipula que la empresa es responsable de los daños provenientes de mala construccion.

El contratista que suspenda los trabajos por tres meses pagará al Gobierno daños y perjuicios.

El Gobierno se comprometió á pagar daños y perjuicios á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, en caso de suspension por ocurrencias políticas, reintegrándole los desembolsos con uno por ciento de interés.

La suspension de pagos al contratista de los ferrocarriles de Mejía á Arequipa, el Callao á la Oroya etc. produce resarcimiento de daños y perjuicios por el Gobierno.

El Gobierno no será jamás responsable de los daños que cause el contratista en las propiedades ó terrenos inmediatos á la línea, gravando esta responsabilidad al contratista, quien los pagará con el depósito que debe tener en manos del Gobierno.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa; pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor expresados en la cláusula precedente.

DEPOSITO.—2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieren por compra de materiales, víveres, útiles ó cualesquiera otros artículos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de siete millones de soles, en vales provisionales girados por la Direccion de Contabilidad General contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interés al año.

26. El contratista en garantía del fiel cumplimiento de este contrato dejará en depósito en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto por dichos bonos depositados el respectivo interés.

Para responder á los resultados ó estar á derecho en los juicios de *Expropiacion* (Véase) se mandó que D. Enrique Meiggs depositase una fuerte suma de dinero.

DERECHOS.—Que la cláusula de la escritura de traspaso, por la cual se someten á la decision de árbitros las cuestiones que puedan suscitarse sobre la obra del ferrocarril, no toca ni obliga al Gobierno, sino que deberá entenderse y regir para el empresario y la compañía ó los accionistas entre sí. (F. de Arica á Tacna, 1857.)

El Gobierno tiene derecho de poner sucesivamente en explotacion, de acuerdo con el empresario, la parte de via que quedare lista para el tráfico.

Resultando de este expediente, que la cuestion suscitada entre la Municipalidad del Callao y los empresarios del ferrocarril á dicha ciudad, sobre exhibicion de título de los terrenos en que la empresa ha colocado su línea férrea desde el indicado puerto hasta la Magdalena y pago del respectivo cánon, es de naturaleza contenciosa; de acuerdo con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que la Municipalidad del Callao debe ventilar su derecho ante el Poder Judicial en la via y forma que le franquean las leyes, suspendiendo mientras tanto la Municipalidad todo procedimiento. (F. de Lima al Callao, 1869.)

El Gobierno reconoce en todas las contratas el derecho de trasmision ó traspaso, con tal de dar préviamente su consentimiento y siempre que no se haga á favor de un gobierno extranjero.

Los agentes diplomáticos y los cónsules no pueden cobrar mas derechos que el de un sol por la certificacion de contratas para empleados en los ferrocarriles.

Los objetos pertenecientes al Gobierno, los sacos de la correspondencia y los equipajes del ejército, no serán gravados con derecho alguno por el uso del muelle. (F. de Eten, 1867.)

El Gobierno se reserva el derecho de declarar administrativamente la caducidad de los contratos.

Son libres de derechos de introduccion los elementos necesarios para un ferrocarril durante su construccion y avio y los víveres para sus trabajadores.

DERECHOS DE CERTIFICACION.—Los agentes diplomáticos y consulares cobrarán un sol por cada certificado de contrato de ingeniero ó trabajador para un ferrocarril; lo mismo que está mandado con respecto á los colonos chinos.

DERECHO DE CRUZAR.—Véase *Cruzar*.

DERECHOS PREFIJOS.—El contrato de Lima al Callao (1848) fija el principio, adoptado en todos los ferrocarriles, de que la empresa no admite otra obligacion por los precios de su tarifa que la de recibir y descargar las personas y cosas en las estaciones ó términos del camino.

La obligacion de la empresa es construir una línea en toda la extension del camino, sin que se les pueda obligar á otra cosa que lo que está expresamente estipulado en este contrato. (F. de Chorrillos, 1856.)

Tanto el Gobierno como el contratista no tendrán otros derechos que los consignados en esta minuta. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

DEROGACION.—Derógase el decreto de 7 de Julio de 1868, por el que se concedió á D. Juan Cossio los derechos y privilegios de que estaba en posesion legal y pertenecen á D. José Antonio Garcia y Garcia: quedan subsistentes las concesiones otorgadas á este último por los decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, consignados en la escritura de contrato, así como las que se hicieron á Cossio, por el decreto de 3 de Julio de 1867. (F. de Eten, 1869.)

DESPOJO.—D. José Boza lo intentó ante la Corte Suprema porque el Gobierno declaró nulo su contrato para el ferrocarril de Pisco á Ica; pero abandonó la accion.

La compañía de Lima al Callao perdió tambien su pleito de despojo contra el Gobierno que le señaló término á su privilegio.

Miró Quezada hermanos, para el ferrocarril de las salinas de Huacho prefirieron la accion del Congreso al juicio de despojo contra la negativa del Ejecutivo á concederles el ferocarril.

"Lima, á doce de Agosto de mil ochocientos sesenta y uno.—Vistos: con el expediente traido últimamente para mejor proveer, que se devolverá; y de conformidad con lo expuesto por el señor Fiscal, no habiéndose probado por la parte querellante los dos requisitos esenciales y de ley, de posesion y de eyeccion—declararon sin lugar la querella de despojo interpuesta por parte de los empresarios del ferrocarril de Arica á Tacna."

DEVOLUCION DE DERECHOS.—Que la aduana del Callao devuelva al agente de la empresa D. Tomás Conroy los 12 soles 50 centavos cobrados indebidamente por derechos del afrecho importado por la empresa, y se cancele la fianza otorgada por el pasto seco que tambien se introdujo por ella, en virtud de que estos artículos como otros de su especie, tienen que emplearse en las béstias que conducen los útiles para la mencionada obra.

REGLA GENERAL.

Lima, Marzo 18 *de* 1872.

Visto el presente recurso del Gerente de la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe; y teniendo en consideracion que, segun lo estipulado en la contrata celebrada para la construccion del referido ferrocarril, son libres de derechos fiscales y municipales los artículos que se introduzcan con dicho objeto; se dispone: que la aduana del Callao devuelva los novecientos ochenta y cuatro soles, treinta y siete centavos cobrados, segun la póliza número 31,845 del año próximo pasado, por los relativos á las conexiones para rieles, despachadas con dicho documento, por estar comprobado que este artículo viene destinado á la obra del ferrocarril expresado. Y á fin de que por las aduanas por donde se introduzcan útiles y materiales para la construccion de obras, los cuales segun sus contratas, deben ser despachados libres de derechos, se puedan permitir estas operaciones, la manifestacion y pedido que ante ellas deben verificarse, se harán precisamente por los gerentes de dichas obras ó sus representantes debidamente autorizados.

Regístrese y comaníquese.—Rúbrica de S. E.—MASIAS.

DICTAMEN FISCAL.—El Gobierno lo ha pedido en todas las contratas para la construccion de ferrocarriles conforme á la ley.

Son generalmente notables por su lucidez los informes de los fiscales, Paz Soldan y Ureta, ambos ya muertos.

DIFERENCIA.—Siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21 como precio total del ferrocarril. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas, ya sea con ellos mismos, ya con sus herederos, albaceas ó los que legítimamente los representen en sus derechos ó acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes y derecho á los ciudadanos del Perú. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

Las diferencias sobre construccion y obras se decidirán por abitramiento.

DIRECTORIO.—Para componer el Directorio provisional que debe encargarse de formar el presupuesto del ferrocarril de Arequipa, 1867, y los estatutos de la compañía y de admitir las acciones, se nombró á los ciudadanos D. Juan Mariano Goyeneche, doctor D. Francisco G. Calderon, doctor D. Armando La-Fuente, don Manuel Moscoso Melgar y D. Emilio Rivera.

Hubo un Directorio de obras públicas creado por el Presidente Castilla y que fué despues suprimido.

DISCORDIAS.—Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa, se decidirán por los jueces establecidos por la ley.

Las discordias sobre construccion se someten á *arbitramiento*. Véase esta palabra.

En ningun caso se admiten reclamaciones diplomáticas ni otros recursos que no estén permitidos por las leyes á los peruanos.

DURMIENTES.—En el contrato de Arica á Tacna (1862) se dispuso que "los durmientes serán de roble ú otra madera

equivalente, y tendrán siete y medio piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso, medida inglesa."

En las demas contratas se ha estipulado que los durmientes serán de dos metros cincuenta centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés ó pino colorado de California.

Los durmientes serán de roble ó de otra madera de igual solidez y duracion y tendrán á lo menos siete piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso. (F. de Iquique á la Noria, 1860.)

Durmientes de ocho piés por ocho pulgadas y cinco pulgadas, de roble, pellin, alerce, ciprés ó California redwood. (F. de Arequipa, 1868.)

Durmientes de dos metros y cincuenta centímetros de largo, y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California redwood. (F. de Lima á la Oroya, 1869.)

Los durmientes se colocarán á dos piés seis pulgadas de centro á centro, y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre. (F. de Arequipa, 1868.)

Los durmientes se colocarán á setenta centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre. (F. de Lima á la Oroya, 1869.)

Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre. (F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.)

Los durmientes están exceptuados de derecho de importacion.

En España se les llama traviesas.

E.

EDIFICIOS.—En la 5ª debe suprmirse la concesion gratuita de los edificios del Estado. (F. de Eten, 1867.)

Que el Estado no hará la concesion gratuita de los edificios de su propiedad, que la empresa solicita para el establecimiento de sus oficinas. (F. de Eten, 1867.)

Tampoco debe obligarse á construir por su cuenta casas, viviendas, escritorios etc. para los ingenieros, sus oficiales, agentes, trabajadores y maquinistas, pues además de lo dicho, todo ha debido calcularse en el costo de la obra, lo mismo que los términos y estaciones con sus respectivos departamentos y secciones. (F. de Arequipa, 1868.)

Solo el ferrocarril del Callao y el de Chorrillos han tenido la dicha de que el Estado les dé edificios para usar y alquilar á otras empresas

Los edificios de toda línea férrea están exentos de contribucion.

EMBARCADERO.—Así se llama el anden donde se "embarcan" los pasajeros en los coches.

En las contratas con el Gobierno ocurre esta palabra muy á menudo.

EMPLEADOS.—El primer contrato que jamás se hizo en el Perú—y fué el del ferrocarril del Callao—creó los empleos de Tesorero, Interventor é Inspector.

Mas tarde (á propuesta de la Direccion General de Obras Públicas, tomo 1º página 534) se consideraron como empleados en los gastos de explotacion un Director, un ingeniero Inspector, Tenedor de libros y demas indispensables para la administracion y contabilidad y los maquinistas, guardas y operarios necesarios para el servicio del ferrocarril.

Conservóse esta lista de empleados en todos los contratos posteriores.

Todos los empleados en comision del Gobierno tienen derecho en unos ferrocarriles á trasporte gratis y en otros á una rebaja de la mitad del precio de pasaje.

Véase *Tarifa*.

EMPRESTITO.—Toda compañía de ferrocarril está libre de los forzosos.

Véase *Excencion*.

ENCRUCIJADAS O ENCUENTROS.—Tendrán pasajes y barreras los puntos en que el ferrocarril cruce á un camino público; pero no se ha determinado lo que se ha de hacer para cruzarlo, ni si en puente ó subterráneo ó á nivel, qué especie de obra deberá emplearse.

ENFERMEDAD.—No se suspenden los contratos por causa de enfermedad.

Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores. (F. de la Oroya, 1869.)

Todos los contratos hechos por don Enrique Meiggs contienen una cláusula igual ó parecida á la anterior.

Otros contratistas la han copiado, si bien hay contratos que no la tienen.

ENTREGA.—Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, presentarán los empresarios el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones del contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán los empresarios ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

ENTRERIEL O ENTREVIA.—El espacio que media entre los bordes interiores de los rieles: está dada su aplicacion en Ancho entre rieles.

Fijada en decreto de 27 de Mayo de 1864 el Gobierno insistió en conservar la

uniformidad de la medida, aunque despues en algunos casos aceptó la via angosta.

EQUIPAJES.—Las estaciones deben tener: Oficinas para recibir y entregar equipajes separados, con los aparatos y muebles necesarios.

Oficinas de equipajes olvidados. (F. de Arequipa á Puno t. 1 p. 4.)

"Se comprenden bajo la denominacion de equipajes los cofres, baules, maletas, sombrereras, sacos de noche, almofrexes, monturas y en general todos los bultos que pertenezcan y acompañen al viajero y de los cuales se le hará puntual entrega en la estacion donde termine su viaje." (Art. 45 R. de F.)

ESCRITURA.—El Gobierno Supremo ha solemnizado sus contratos en la escribanía, como lo hace cualquier ciudadano.

En la contrata del ferrocarril del Callao á Bellavista (t. 1 p. 52) se encargó el otorgamiento de la escritura á la municipalidad.

ESPACIOS ENTRE DURMIENTES.—En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. (F. de la Oroya, 1869.)

Los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta el nivel superior de dichos durmientes. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

ESPECIFICACIONES.—La primera que se hizo fué la de Chorrillos, Diciembre 1º de 1855.

En todo contrato se ha tenido por base y parte integrante de él las especificaciones, llamadas en otras partes "pliego de condiciones" y publicadas siempre con la convocatoria para el remate.

En la contrata para el ferrocarril del Cerro de Pasco (Agosto 10 de 1866) no hubo especificaciones.

ESTACIONES.—El Gobierno se ha reservado siempre el derecho de designarlas y ha negado ese derecho á la municipalidad de Puno (Junio 24 de 1873), "teniendo en consideracion, que el indicado ferrocarril no es una via local, sino nacional, costeada con fondos fiscales."

Se ha mandado construirlas de 1ª y de 2ª clase, segun las necesidades del camino y siempre con arreglo á las especificaciones formadas por los ingenieros del Estado.

En todas ellas se exige que haya, entre otras cosas, orinarios y *bufetes*.

En el pliego de condiciones se describe detalladamente como han de ser.

Los contratos las llaman intermedias y terminales; estacion para pasajeros y estacion comercial, segun su objeto.

El Gobierno ha dado, siempre que ha podido, terreno para las estaciones, que en otro caso ha sido necesario expropiar.

ESTATUTOS.—El Gobierno se reserva resolver lo conveniente sobre los estatutos que se proyectan para la compañía, hasta que reuna los datos necesarios y los que se han pedido al Prefecto de Moquegua, con respecto al reglamento del ferrocarril presentado por D. José Hegan, previniéndose que mientras tanto, el director ó directores que representen á la compañía en el Perú, deberán tener la suficiente facultad para llenar en nombre de ella todas las obligaciones que les respecten por la contrata. (F. de Arica á Tacna, 1857.)

Atendiendo á lo expuesto en la nueva solicitud de D. José Hegan, sobre aclaratoria del artículo 5º del decreto de 23 de Mayo último; se declara que la compañía que ha sucedido en los derechos de Hegan al ferrocarril, *puede formar libremente* sus estatutos para la organizacion de sus trabajos y arreglo de los intereses y acciones de los socios entre sí, pero sin menoscabar el derecho que corresponde al Gobierno para cuidar del cumplimiento del contrato ni alterar las condiciones de este; debiendo tenerse esta resolucion como adicional al referido decreto de 23 de Mayo. (F. de Arica á Tacna, 1857.)

Los empresarios presentarán al Gobierno los estatutos de la compañía, y desde que en ellos recayere la aprobacion suprema, no podrán alterarse mientras dure la garantía sino con la misma aprobacion, y prévio acuerdo y consentimiento de la junta directiva que se establezca. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

La empresa está obligada á fijar, en una seccion de sus estatutos, las reglas que deben observarse respecto á los procedimientos del interventor que nombre el Gobierno. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

El Gobierno en nada interviene con relacion á los estatutos interiores de las compañías anónimas, con tal que no perjudiquen sus contratos.

ESTUDIOS.—El Gobierno empezó por mandar hacer de su cuenta los estudios para las nuevas líneas; mas luego aceptó la proposicion de varios individuos particulares para hacerlos sin intervencion oficial.

Estos estudios de particulares llevan siempre por condicion la de que sus gastos se comprenderán en el precio total del remate; de suerte que si otro fuese el rematador, tendrá que abonar dichos gastos al que hizo los estudios.

En 28 de Agosto de 1869 se autorizó á D. Antonio Garatea para estudiar por su cuenta el trazo de un ferrocarril de Trujillo á Eten, "con tal que el Gobierno pueda hacer el uso que tenga á bien de dichos estudios, y si otro es rematador, le abonará á Garatea el gasto."

En el expediente del ferrocarril de la Oroya, habiendo solicitado D. Teodoro Christian hacer los estudios despues que estaban ordenados, se dispuso que los hiciera, á reserva de ser por su cuenta si resultaba rematador, ó por cuenta de este, si el solicitante no obtenia la buena pro.

Los estudios deben contener:

1º El plano general de la línea, con especificacion de pueblos, haciendas y rios, en una zona de 100 metros por lado, y en escala un centímetro por cada 50 metros.

2º Perfil longitudinal.—En los horizontales la misma escala y un centímetro por cada 5 metros en los verticales.

3º Informe ó memoria descriptiva del proyecto, la naturaleza del camino, su utilidad y producto; descripcion del terreno; radios mínimos de las curvas, etc.; número de estaciones y apartaderos; calidad de estos.

4.º Presupuesto general por secciones, cantidad y movimiento de tierras, tanto en cortes como en terraplenes, y los lugares en el perfil longitudinal; costo del material, expresando el número de toneladas de rieles, su peso por metros, forma, el de los clavos, coginetes y demas piezas, y costo de la colócacion de la via con sus edificios.

5.º Obras de arte, como puentes, tuneles, etc. con su sitio y precio, sistema etc.

6.º Material rodante, número de locomotoras, carros etc., sus precios.

7.º Gastos generales, como pago de ingenieros, gastos de estudio y demas de administracion y contabilidad; y en general todos los indispensables para la construccion de la obra. (F. de Cerro de Pasco, 1864.)

A propuesta de la Junta Central de Ingenieros se mandó agregar, á estas, otras condiciones sobre planos etc.

Véase el decreto de 15 de Enero de 1873, f. 253, t. 1.

Terminados los estudios y los planos, el proponente se compromete á ponerlos á disposicion del Gobierno, á fin de que pueda contratar con él, ó con quien lo represente de un modo legal, la construccion de los ferrocarriles mencionados, ó que convoque cualquier empresario en los términos que tenga á bien, ó haga de dichos estudios y planos el uso que crea mas conveniente.

Se someterá la valorizacion de los gastos hechos de los estudios y planos, á una junta de ingenieros de la confianza de ambas partes, y el proponente será indemnizado de su valor, para el caso de que el Gobierno no contrate con él ó con su representante, la construccion de los mencionados ferrocarriles, sin que pueda impedir que el Gobierno haga uso de dichos estudios y planos desde el momento en que estén terminados. Si se contratasen los ferrocarriles referidos con el proponente ó con su representante, el valor de los estudios será considerado como parte de la obra. (F. á la frontera de Bolivia y de Ilo á Moquegua, 1870.)

"Vista la solicitud de D. Antonio Garatea para que se le abonen los gastos hechos en los estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten, para que se le autorizó por supremo decreto de 28 de Agosto de 1869; y teniendo en consideracion: que por dicho decreto no se obligó el Gobierno á pagar en ningun caso dichos estudios, sino que estableció que en caso de que la obra no se adjudicase á Garatea, sino á otra persona, esta abonaria á aquel el importe de ellos, declárase sin lugar dicha solicitud."

En el ferrocarril de Chimbote á Huaraz se mandaron rectificar los estudios porque hubo una propuesta mucho mas baja que el precio en ellos señalado.

EXENCION.—En las bases para el remate del ferrocarril de Lima al Callao se consideró como proteccion cobrar únicamente 2½ % sobre la importacion de máquinas, rieles y demas útiles necesarios para el camino.

En el ferrocarril de Chimbote quedaron exentos—3.º Drogas y medicinas para el uso y servicio de las ambulancias y hospitales de la línea.

Pero realizado aquel contrato, se ha establecido como regla general la exencion de todo derecho fiscal y municipal durante el término del privilegio, y por los víveres importados durante la construccion. La de servicio militar y municipal, menos en guerra exterior, para los peruanos. La de toda contribucion ordinaria y extraordinaria durante el privilegio.

Estarán libres de toda contribucion ordinaria y extraordinaria el camino, sus edificios, el capital y la renta de la compañía. (F. de Salaverry á Trujillo.)

Tambien se concede la misma exencion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, en caso de que no sean suficientes las cantidades depositadas, y con la condicion de que las exportadas no excedan al valor de dichos útiles. (F. de Arequipa, 1868.)

Al ferrocarril intermineral de Pasco se le devolvieron 12 soles 50 cts. que pagó á la aduana del Callao por derechos de afrecho importado para sus acémilas.

Será igualmente libre de derecho la importacion de la pólvora de minas, ó de cualquiera otra sustancia explosiva, usada ó por usar, que sea indispensable para la ejecucion de los trabajos; ó bien se permitirá su fabricacion en las cantidades necesarias, dando en uno ú otro caso las garantías convenientes. (F. de Pacasmayo á Cajamarca.)

Se introducirán libres de derechos y serán desembarcados en Pimentel, todos los artículos que necesite la empresa para la construccion del ferrocarril, sus estaciones, oficinas y material rodante, por todo el tiempo que dure dicha construccion; pero una vez abierto el tráfico, por todos los artículos que se introduzcan, bien sea para la explotacion del camino, ó con cualquier otro fin, se pagarán los respectivos derechos, conforme á las leyes y disposiciones vigentes. (F. de Pimentel á Chiclayo, 1867.)

El ferrocarril de Arica á Tacna tiene exencion de todo derecho por noventa y cinco años.

"13. La empresa queda exceptuada, durante los noventa y nueve años, de toda contribucion, sea por patente, empréstito ú otro gravámen cualquiera."

La empresa podrá importar libres de derechos, todos los materiales y útiles necesarios para la construccion del camino, sus talleres, oficinas y material rodante; pero una vez concluida la obra, por todos los artículos que se introduzcan, bien sea para la explotacion de la línea, ó con cualquier otro fin, se pagará los respectivos derechos conforme á arancel. (F. de Lima á Chancay, 1867.)

Una distinguida comision de comerciantes y letrados dijo para el ferrocarril de Chimbote:

"17. Siendo libres de derechos la introduccion de máquinas, herramientas y víveres, segun el Reglamento de Comercio, se estipulará que si durante la construccion de la obra se hiciere alguna alteracion á este respecto, la empresa continuará gozando de la libertad que al presente conceden las leyes. No debe pagar tampoco la empresa derechos de muelle, ni pensiones municipales."

Si los jefes de la aduana ó el interventor fiscal creyeren que los artículos destinados para la explotacion y conservacion del ferrocarril, talleres y términos, cuando esté ya en completo uso, fueren excesivos, se hará examinar el caso por dos ingenieros del Estado. Si la opinion de estos no fuere acorde con la de la empresa, se nombrará un ingeniero elegido á la suerte entre cuatro de los ingenieros del Estado que designe la empresa, y la decision de este será la que valga. (F. de Arequipa. 1863.)

Siendo atribucion exclusiva del Poder Legislativo imponer contribuciones, segun los artículos 59, párrafo 50 y 80 de la Constitucion, y no correspondiendo al Poder Ejecutivo eximir á nadie del cumplimiento de las que legítimamente se impongan; se declara sin lugar la solicitud de la empresa del Ferrocarril Mineral de Pasco, en cuanto á quedar exento de las contribuciones impuestas por la autoridad legislativa; y se declara que la empresa no está sujeta á otra alguna que provenga de otra autoridad. (F. de Pasco, Noviembre 6 de 1868.)

En cuanto á la cláusula 14, se estará siempre á lo dispuesto en leyes generales y á lo declarado por el Gobierno en casos análogos. Tampoco gozarán de la excepcion del servicio militar los empleados ó dependientes de la empresa, por ser esto opuesto á las leyes y por cuyo motivo quedará suprimida la cláusula 12. (F. de Huaman á Trujillo, 1863.)

En 10 de Febrero de 1871 se declaró que el ferrocarril de Eten debe pagar derecho de muellaje y lo mismo todos los ferrocarriles.

Por eso se expresa terminantemente esta exencion en los nuevos contratos.

Es regla general que no pagarán derecho de timbre los contratos hechos por cuenta del Gobierno.

EXPROPIACION.—Ordénase, con arreglo á la Constitucion, la de todos los terrenos necesarios para los ferrocarriles considerados como obras públicas.

Por decreto de 26 de Marzo de 1857 nombró el Gobierno agente fiscal para seguir los expedientes de expropiacion del ferrocarril de Chorrillos. El decreto dice:

"Se declara, que D. Felipe Barreda y Hermano, como empresarios, no tienen obligacion de apersonarse en el juicio de expropiacion; y para representar al Estado en las diligencias que deben practicarse, conforme al artículo 1519 y siguientes del Código de Enjuiciamientos, se nombra al agente fiscal doctor D. José Silva Santisteban."

Con respecto al ferrocarril de Pisagua, se dispuso que "como empresa de utilidad pública gozara el derecho de expropiacion, con arreglo á la ley, de las propiedades particulares que necesite."

Cuya declaratoria de utilidad pública se ha repetido en todos los contratos.

En 20 de Enero de 1870 se mandó que el Ministro de Justicia dictase las órdenes correspondientes para que los Prefectos de este departamento y el Callao, procedan inmediatamente á la adquisicion de los terrenos necesarios para la mencionada línea (F. de la Oroya), conforme á sus atribuciones y á lo dispuesto en el artículo 1515 y siguientes del Código de Procedimiento civil.

En el contrato para el ferrocarril de Arequipa (1864) se dispuso que "estos terrenos (expropiados *ex officio*) serán pagados al contado ó directamente, ó sea depositado su importe ante el juez, en caso de alguna cuestion judicial, *que en ningun caso puede interrumpir los trabajos.*"

Sobre este particular es muy importante el decreto de 18 de Enero de 1870, en que con relacion á los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, considerando "que con el fin de acelerar la pronta terminacion de los juicios que haya necesidad de seguirse, es indispensable que los agentes fiscales, como defensores de los intereses del Estado, sean los encargados de activarlos, para que se concluyan en el menor tiempo posible; que este procedimiento conviene recíprocamente á los interesados; *que no deben por motivo alguno interrumpirse los trabajos de los mencionados ferrocarriles*, para cuya realizacion se comprometió el Gobierno á dar todas las facilidades al empresario, segun las cláusulas 14 y 15 del contrato celebrado á ese respecto"—

Se manda:—"Que el citado contratista D. Enrique Meiggs lleve adelante los trabajos que tiene emprendidos en dichos caminos, consignando en la Caja Fiscal de este departamento cincuenta mil soles pa-

ra responder por los resultados de las reclamaciones que se originen ó demandas que se interpongan, sin perjuicio de los convenios que pudiera hacer el empresario con los interesados, debiendo el Gobierno dictar las medidas mas eficaces, á fin de que las autoridades departamentales expidan las órdenes conducentes para que los trabajos *no* se interrumpan por motivo alguno."

A ejemplo de lo pactado en el contrato para un ferrocarril de Lima á la Magdalena en 1867, se ha declarado siempre que no es la empresa responsable, en ningun caso, por el retardo que la demora en entrar en posesion de esos terrenos pueda ocasionar en la prosecucion de la obra.

El año de 1867 expidió el Gobierno el siguiente decreto:

"Visto este expediente, y atendiendo á que la empresa de ferrocarriles de esta capital, representada por el recurrente D. Juan Mathison, no está autorizada para establecer la línea férrea que proyecta entre esta ciudad y la del Callao, por la ruta de la Magdalena, cuyo establecimiento se opondria á la realizacion de la empresa que el Gobierno ha promovido para la construccion de un ferrocarril entre Lima, la Magdalena y Bellavista, con cuyo objeto ha mandado convocar licitadores por el término de cuatro meses, conforme á la suprema resolucion de 16 de Setiembre último; se resuelve: que se declara sin lugar, por ahora, la solicitud del expresado Mathison, relativa á que se proceda á la expropiacion forzada de los terrenos de dominio privado; quedando á salvo el derecho de la empresa que representa el recurrente, para concurrir como postor á la licitacion de que queda hecha referencia."

El Presidente Balta, siendo Ministro de Gobierno el señor Secada, decretó el 8 de Marzo de 1870 la manera de proceder los peritos en las tasaciones, cuyo decreto se debe tener presente, así como tambien el de 20 de Enero de 1870 y el artículo 1515 y subsiguientes del Código de Procedimiento civil, que con la ley de 6 de Agosto de 1846, sobre venta de bienes nacionales en épocas de Gobiernos de hecho, completan todas las disposiciones legales en materia de expropiacion.

EXTENSION.—La empresa tendrá derecho de extender la línea de Bellavista al Callao luego que espire el término del privilegio concedido á la actual empresa entre Lima y el Callao: debiendo observarse respecto á esta ramificacion las disposiciones contenidas en estas bases. (F. de Lima á la Magdalena, 1867.)

El hecho de haberse concedido á la empresa representada por Cossio, permiso para extender ramificaciones á otros puntos no designados en su propuesta, no importa la facultad de prolongar sin nueva autorizacion del Gobierno la línea principal, cuyos extremos han de ser Pimentel y Lambayeque.

La empresa puede prolongar la línea hasta Ferriñafe, si así le conviene, como tambien hacer partir la línea de Pimentel ó de cualquier otro punto del litoral, á contar desde Eten inclusive. (F. de Pimentel á Chiclayo, 1867.)

Para la extension de la línea, así como para las ramificaciones, nunca se ha dado privilegio exclusivo.

EXTRANJEROS.—El contrato para el ferrocarril del Callao, hecho en 1826, dice textualmente:

"No emplearán (los contratistas) otras manos auxiliares, sirvientes ó empleados que hijos del Perú, á excepcion de aquellos casos que exija la obra ó manejo de ella, conocimientos de que carezcan estos."

El contrato para el ferrocarril de Lima á Chancay dice:—"La empresa que representa Basadre, tiene el carácter permanente de nacional, el que jamás podrá cambiarse ni ser trasferida á un gobierno extranjero." (F. de Lima á Chancay, 1867.)

Conviene tambien declarar que la empresa representada por Larrañaga tiene el carácter permanente de nacional, el cual no podrá cambiarse jamás. Que no podrá igualmente trasferirla, por ningun título, sin el prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno; y que, sea cual fuere, en cualquier tiempo, la nacionalidad de los empresarios ó accionistas, en las reclamaciones, que con relacion á la empresa tengan que entablar ante el Supremo Gobierno ó ante los Tribunales, no podrán hacer uso de otros medios que los que las leyes del país franquean á los peruanos para obtener justicia. (F. de Lima á la Magdalena, 1867.)

Esta cláusula ó su equivalente se halla en todos los contratos, que han exigido la renuncia expresa de toda reclamacion diplomática y todo traspaso á un gobierno extranjero.

En todos los contratos desde 1868, empezando por el de Arequipa, se encuentra esta cláusula:

"Los contratos que D. Enrique Meiggs celebre con operarios, peones, dependientes etc., surtirán todos sus efectos, en cuanto no se opongan á las leyes del país, debiendo los que se celebren con extranjeros en el extranjero, estar certificados por el Ministro ó Cónsul peruanos, residentes en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos." (F. de Arequipa, 1868.)

F.

FACTORIA.—Factoría se llama á la maestranza, porque los ingenieros ingleses y anglo-americanos le llamaron *factory*.

FACTURAS.—Para asegurarse el Gobierno del verdadero costo de la construccion del ferrocarril, términos, material volante y

demas accesorios, la empresa presentará al Ministro ó representante del Perú, en donde se hagan las compras, las facturas originales para solo el efecto de que pueda comprobarse la efectividad de la compra ó contrata. (F. de Arequipa, 1863.)

Es cláusula obligada de todo contrato la siguiente:—El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en la forma siguiente:— El valor de las facturas por compra de herramientas, maderas, durmientes, rieles, máquinas y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, tan luego como se le presenten las referidas facturas competentemente certificadas.

FECHA DEL PRIVILEGIO.—3ª Que habiéndose inspeccionado la obra, tan solo en el año próximo pasado de 1856, y en virtud de lo expuesto por el empresario; se declara inaugurado el ferrocarril para los efectos del contrato, desde el 1º de Enero del presente año.

(Decreto de 23 de Mayo de 1857, tomo 1º, f. 23.)

Al ferrocarril inglés del Callao se le fijó la fecha por documentos coetaneos para la terminacion del privilegio.

FERROCARRIL DE SANGRE.—El Gobierno ha dado constantemente permiso á cuantos lo han solicitado para establecer ferrocarriles de sangre, cediendo á la empresa los terrenos por donde pasa la línea, menos á los señores Miró Quezada hermanos, para las Salinas de Playa Chica.

Con respecto al ferrocarril urbano en Lima, el Gobierno Supremo sacó á remate su construccion, sin ningun efecto en 1863, siendo Ministro el señor Quimper, (tom. 1º pág. 525), habiendo en 1864 negado á la Municipalidad el derecho de contratar la obra, que hoy corre á cargo de dicha corporacion, sin que por causa de varios litis se haya llevado á cabo.

FIANZA.—En el contrato para el ferrocarril del Callao, celebrado en 1848, se exigió á los empresarios una fianza de 20,000 pesos en dinero para el caso de no verificar la obra en el plazo señalado.

Para el mismo camino, en 1855, se exigió que D. Antonio Joaquin Ramos por sí y sus compañeros, depositara en la Direccion del Crédito Público 15,000 pesos en vales de la deuda interna, y D. Pedro Gonzales Candamo igual cantidad, como garantía de la que les tocaba erogar y de la ejecucion de la obra en la parte que se obligaban, los que serian devueltos luego que estuviese plantificado el camino, debiendo mientras tanto abonarse el interés respectivo.

Por el ferrocarril de Arequipa se exigió, en 1863, á D. Patricio Gibson, una fianza de 50,000 pesos para el cumplimiento de los artículos.... Esta fianza sería de tres casas de comercio ó personas de notorio abono, obligándose por un documento á responder por el exacto cumplimiento de los artículos....

Si un mes despues de firmada esta contrata, no presenta D. Patricio Gibson los tres fiadores á satisfaccion del Gobierno, de hecho queda sin ningun efecto esta contrata.

Así fué.

La cuantía y calidad de la fianza se determinan hoy por el Ministerio de Gobierno y Obras Públicas.

La fianza ha sido siempre muy considerable y depositada en bonos del Estado.

La administracion Pardo no exigió fianza para hacer propuestas en el ferrocarril de Lima á Chancay (arrendamiento).

FISCAL.—El de la Corte Suprema ha intervenido en todos los contratos y resoluciones importantes del Gobierno, dando luminosas vistas.

En resolucion de 22 de Enero de 1870, se dispuso que los agentes fiscales, como defensores de los intereses del Estado, se encarguen de activar los juicios de expropiacion. (F. de Arequipa á Puno, y Callao á la Oroya.)

FLETE.—Véase *Tarifa*.

El Gobierno se ha reservado el derecho de intervenir en la fijacion de los fletes, aun en empresas á que no ha dado auxilio de ninguna especie y están hechas y explotadas por empresas particulares.

En decreto de 5 de Junio de 1875, se resuelve: que por el espacio de cinco años, contados desde esta fecha, no se cobre en los ferrocarriles de Arequipa y Puno, mas flete que el de cinco centavos de sol la milla, por cada tonelada de mil kilógramos de peso á los metales y minerales de cobre, estaño, plomo y platino, así como el carbon de piedra y mineral de plata, cuya ley no exceda de cincuenta marcos por cajon: previniéndose que para alterar esta tarifa, despues de trascurridos los cinco años fijados, se dará el respectivo aviso, con un año de anticipacion, y que en los contratos de arrendamiento que pudiera celebrarse durante este plazo sobre dichas líneas, se estipulará la subsistencia de esta resolucion.

Regístrese, comuníquese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—*García y García.*

FONDOS.—La primera contrata del ferrocarril de Lima al Callao (1834) trae estos donosos artículos:

"2º De los 25,000 pesos que corresponden al empresario por la obra del muelle, prestará 20,000 para la del camino, por los cuales se le abonará el 6 % al año hasta que se reembolse, segun ha propuesto.

"3º El fondo del camino será el muellaje que continuará, y un derecho de peaje que se empezará á cobrar desde el dia en que comience el trabajo.

"4º Este derecho será un cuartillo que se pagará por cada burro cargado, medio por cada mula ó caballo de carga ó silla y un real por rueda de cada carruaje, de cual-

quiera clase que sea, cuyo producto se aplicará exclusivamente al camino."

En el ferrocarril de Arica á Tacna (1852), el Gobierno adelantó á D José Hegan la cantidad de dos millones de pesos en vales que ganarian el 4½ % anual de interés, pagadero en Lóndres, á razon de cinco pesos por libra esterlina, de los productos libres del huano, por los agentes del Perú; y amortizados gradualmente como cualquiera otra especie de deuda. Y sin embargo le pagó intereses largo tiempo á la compañía.

Mientras tanto intervenia las cuentas.

Cesó la garantía cuando el camino dió 6 ½ %.

Desde entónces el Gobierno ha favorecido á todas las empresas de ferrocarriles cuando no los ha mandado construir con los fondos públicos.

Cierto es que ha habido caminos de hierro, como el de Eten, en que el Gobierno no ha tenido mas contribucion que la de los terrenos públicos y la exencion de derechos.

El Congreso ha dictado tambien leyes que favorecen la construccion de ferrocarriles.

Tal es la de 12 de Julio de 1857, que concedió al de Arequipa el interés de 7 % sobre su costo, y otras.

El Gobierno, siempre que ha visto probabilidad de buen éxito en las empresas, les ha prestado dinero cuanto cabia en sus atribuciones.

La fortuna pública del Perú esta empeñada toda entera en esta clase de obras.

FORRAJE.—Toda especie de forraje para béstias, como avena, cebada, pasto seco etc., es de libre entrada.—Véase *Importacion.*

FOSILES.—Lo mismo que los *Minerales* y las *Antigüedades*, pertenecen al Gobierno y el empresario del ferrocarril está obligado á avisarle inmediatamente su descubrimiento.

G.

GARANTIA.—1º El Gobierno ha dado á los empresarios la de un tanto por ciento sobre el capital, como aliciente para la construccion de las vias férreas.

El Congreso autorizó en muchos casos al Ejecutivo para dar y para extender esta clase de garantía.

Siempre se ha pactado que ella cese cuando el ferrocarril produzca el 7 % libre en dos años consecutivos. Por este motivo cesó la garantía dada al ferrocarril de Arica á Tacna.

2º Otra especie de garantía es la que los contratistas han tenido que prestar, así para hacer proposiciones de remate, en cuyo caso no se admiten ya sino en valores efectivos, como para responder de la bondad de la obra, para cuyo efecto han dejado en depósito parte de las sumas contratadas por ellas.

El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

El contratista, en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en arcas fiscales el 10 % en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándose entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interés.

De este fondo depositado, en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas 5ª y 8ª.

Vista esta solicitud, con lo expuesto por el señor Fiscal: y no creyendo el Gobierno conveniente á los intereses del Fisco cambiar la garantía del 7 % que en 26 de Setiembre de 1867 se concedió al Ferrocarril Mineral de Pasco, sobre el capital de un 1.300,000 soles por la del mismo 7 % sobre las obligaciones que la compañía del expresado ferrocarril emita por una suma que no exceda de 800,000 soles, se resuelve: que no se acepta dicha novacion y que queda vigente la garantía concedida en 26 de Setiembre de 1867.

GASTOS.—Como consecuencia de la garantía prestada por el Gobierno; fué necesario que se fijara cuáles son los de explotacion, admisibles para determinar el 7 % que garantizaba el Gobierno.

A indicacion del Director de Obras Públicas, desde los primeros contratos se consideran tales: el pago de un director, un ingeniero ó inspector, un tenedor de libros, todos los subalternos para administracion y contabilidad; maquinistas, guardas y operarios; combustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo.

Se consideran gastos de conservacion y reparacion todos los que se ocasionan constantemente y de un modo progresivo é insensible para componer las piezas que se rompen ó acaban con el uso, la refaccion lenta y periódica de la via, términos y demas perteneciente al camino.

Los gastos de reconstruccion se abonan si se destruyen las obras por terremotos ú otros casos fortuitos; mas no si se demuestra que la destruccion ha provenido por defectos ó vicios de construccion. Estos

gastos no pueden emprenderse sin prévio acuerdo del Gobierno.

Los gastos de fabricacion son los que se emprenden para hacer obras nuevas, ya sea términos, aumento de máquinas ó el material volante y oficinas. Estos gastos se abonarán á juicio del Gobierno, probada su utilidad y necesidad.

En ningun caso los gastos de reconstruccion y fabricacion pesarán sobre un solo año. La distribucion se hará segun convenga entre el Gobierno y la empresa. (F. de Arequipa, 1864.)

GRADIENTE.—En todo contrato se ha fijado la gradiente que debe tener el camino, segun sus curvas. Hállase designada en las especificaciones de cada línea.

La gradiente máxima, con arreglo al sistema indicado para la seccion comprendida entre la Viña y Cajamarca, será de 5 ℘; pero si fuera necesario aumentarla, á fin de evitar los enormes y peligrosos tuneles designados en el trazo de la línea, se me facultará ámplia y definitivamente para emplear entónces, á mi arbitrio, ó el sistema Fell, adoptado en el ferrocarril del Monte Cenis, ó el de tres rieles, que tan buenos resultados ha dado en el ferrocarril de las Montañas Blancas, en los Estados Unidos de América." (F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.)

GRATUIDAD.—En el contrato de Arica á Tacna se concedió toda clase de favores, privilegios y exenciones á D. José Hegan, cuidándose muy poco de asegurar los intereses nacionales. Se le adelantó la cantidad de 2.000,000 en vales, pagaderos en Lóndres, cuyo dinero sería reembolsado en Lima, á los tres años, con 2.000,000 de vales de consolidacion; así es que, á mas de las ventajas del adelanto, obtuvo Hegan un regalo de mas de 1.000,000 de pesos, pues entónces los vales consolidados valian en plaza menos del 50 ℘. Todos estos favores inexplicables, que merecieron entónces una censura tan justa, como amarga y general, solo han sido correspondidos con la mas escandalosa ingratitud, con insultos al Gobierno, con calumnias propagadas por el *Times* y otros periódicos ingleses y extranjeros; con interposicion de demandas inícuas, y aglomeracion de quejas y censuras maliciosas é insultantes. Tal es el cuadro desconsolador que presenta la lectura de este expediente. (Vista fiscal de Paz-Soldan.)

20. El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones, mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso de quince ó mas carros y un coche que necesite el ferrocarril de Moyendo á Arequipa, debiendo reemplazarlos al año con otros pertenecientes al ferrocarril de Puno; pero pudiendo hacer uso gratis de las locomotoras del de Arequipa.

9ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conveniese recibir la línea por secciones, estará obligado el empresario á entregarla de ese modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que los empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias, así como tambien para la construccion temporal de viviendas y proveduria de empleados, operarios y peones.

Regaláronse al ferrocarril del Callao á los baños de la Punta, por via de fomento, los rieles que sirvieron para el ferrocarril de la Penitenciaria.

GRAVAMEN—Ninguno pesa sobre las empresas de ferrocarriles.—Véase *Exencion.*

GUARDIANES.—En 26 de Julio de 1871 (t. I, p. 144) se dispuso que la empresa del expresado ferrocarril proceda á establecer, en el dia, guardianes en los puntos fronteros á las haciendas que se hallan en el camino, á fin de que vigilen é impidan que se transite por el camino real en los momentos en que los trenes pasen por las inmediaciones de las referidas haciendas, á fin de impedir que se repitan acontecimientos desgraciados.

El Reglamento manda poner guardianes en los cruceros de los caminos y demas lugares en donde se necesiten para la seguridad del tráfico.

GUERRA.—Véase *Trabajadores.*

H.

HABILITACION DE PUERTO—El Gobierno peruano, en su ilimitada proteccion á los ferrocarriles, les ha brindado esta otra facilidad.

El contrato para el de Chorrillos (1856) dispuso que—

"Dichos artículos podrán desembarcarse por la rada de Chorrillos, sin mas diligencias que el aviso que de ello se dé á la aduana del Callao, y las que el Gobierno tenga á bien dictar. La empresa podrá construir un muelle, si lo juzgase conveniente."

Para facilitar los trabajos del ferrocarril de Arequipa (1862) se convino en habilitar la caleta de Mejia para el desembarque de todo el material destinado al camino.

El Gobierno concedió, desde luego, el permiso necesario para el desembarco de los artículos de construccion para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, en la caleta de Pimentel; "reservándose la facul-

tad de adoptar oportunamente las medidas que convenga, á fin de que los artículos, cuya introduccion se pide libre de derechos, sean solo los absolutamente indispensables para el objeto expresado."

En la contrata del ferrocarril de Arequipa á Puno (1869) se permite el desembarco en el puerto de Islay ó en las caletas de Mejia ó Mollendo, y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de Comercio y aduanas, respecto á los puertos mayores.

Para ahorrar citas se hace solamente como final la de la creacion del puerto de Chimbote para el ferrocarril de Chimbote á Huaraz (1871.)

Chimbote no solo fué habilitado para el desembarco de todo el material del ferrocarril, sino declarado además puerto mayor.

Los empresarios se obligan á contribuir para el servicio de la aduana con la cantidad de 50,000 soles, que entregarian en tres anualidades, ya sea en dinero efectivo, ya deduciéndolos de las primeras cantidades que en esos períodos se les den en pago.

HABITACION. — (G) Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas para los empleados.

(H) Un salon amueblado para el directorio. (F. de Arequipa á Puno t. I., pag. 4.)

Véase *Terrenos*.

HEREDERO.—1ª D. Enrique Meiggs por sí y por sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno.

31. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

HERRAMIENTAS.—Son libres de derechos de aduana.—Véase *Importacion*.

HIPOTECA.—El Gobierno ha pactado el uso de este derecho, entre varios otros, con el contratista del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca (1869), "hipotecándose para este efecto, y desde ahora para entónces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose además en esta hipoteca especial, la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago."

Pueden tambien los contratistas obligar é hipotecar, con la misma condicion, el camino y sus enseres, para adquirir caudales aplicables á la empresa. (F. de Iquique á la Noria, 1860.)

Pueden tambien obligar é hipotecar con *la misma* condicion el camino y sus enseres, para adquirir caudales aplicables á la empresa, sin excederse en ninguno de los casos citados de lo estipulado en este contrato. (F. de Arequipa, 1864.)

I.

IMPERFECCION DE LA OBRA.—5ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª, ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si este no cumpliese la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. (F. de la Oroya.)

IMPORTACION.—18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se emplee en este género de obras;

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, pastas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjitas, garbanzos, frangollo, huecillo, galleta y harina;

3º Toda especiese de forraje para béstias:

4º Pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriere. (F. de Arequipa á Puno.)

Al ferrocarril de Arica á Tacna se le concedió la importacion sin derechos para los objetos destinados á su reparacion.

INAUGURACION.—Habiéndose inspeccionado la obra, tan solo en el año de 1856, y en virtud de lo expuesto por el empresario; se declaró inaugurado el ferrocarril de Arica á Tacna para los efectos del contrato, desde el 1º de Enero de 1857.

El ferrocarril de Arequipa fué inaugurado con gran pompa por el mismo Presidente de la República, Coronel D. José Balta, en Diciembre de 1870.

El señor Ministro de Gobierno Coronel D. Manuel Santa María, inauguró á nombre de S. E. el Presidente de la República el ferrocarril de Pisco á Ica en 1871.

La fecha de la inauguracion importa para los efectos del contrato.

INDEMNIZACION.—27. De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas 5ª y 8ª.

INFORME DE INGENIEROS.— Ha precedido siempre á todas las operaciones esenciales para la construccion, cambio ó reforma del trazo, servicio por secciones é inauguracion.

En casos de duda el Gobierno ha mandado rectificar estos informes, habiéndose decretado en relacion con el ferrocarril de Arica á Tacna en 1857, que practicado dicho reconocimiento por el ingeniero del Estado, D. Luis Mariani, á mérito de órden del Gobierno y conforme á la condicion 9ª del contrato, debe estarse al contenido del informe expedido por dicho ingeniero.

INFORME FISCAL.—Se ha pedido constantemente al Fiscal de la Corte Suprema sobre todos los contratos, siendo notabilísimos tanto los del señor Paz-Soldan como los del señor Ureta.

Obsérvase que en casi todos los decretos el Gobierno cita la opinion fiscal.

INMIGRACION.—De la promesa que se hizo en el primer contrato del ferrocarril del Callao, de no emplear sino peruanos en su construccion, se pasó á condiciones ámplias y sin restricciones.

En el contrato para el ferrocarril de Arica (1852) se le concede al empresario permiso para importar 400 chinos para los trabajos del ferrocarril, y se le abonará la prima determinada de 30 pesos, mediante el allanamiento de las personas que obtuvieron ese privilegio.

A la empresa del de Chorrillos se dió permiso para introducir 700 chinos bajo el sistema de contrato establecido antes del supremo decreto, fecha 4 de Marzo de 1856.

La empresa del ferrrocarril de Pisco á Ica tenia la facultad de importar el número de operarios preciso, y todos los contratos con estos eran válidos, si no se oponian á las leyes del país. "El Gobierno empleará los medios que estén en sus facultades para hacer efectivos los contratos."

Además de las anteriores condiciones se le exigió al contratista del ferrocarril de Arequipa (1864) que los contratos fueran visados por el cónsul peruano, en el lugar de donde proceden los peones. Las autoridades de la provincia prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir su deber.

Despues fué tanta la emigracion de trabajadores, de Chile principalmente, que el Gobierno de esa República se ha alarmado y dictado medidas para impedir tan desusada salida de gente.

INSPECCION.—A partir del primer contrato hecho en 1834 para el ferrocarril del Callao, el Gobierno se ha reservado siempre este derecho.

En el citado contrato se dice:—

"Art. 7° La obra se hará á satisfaccion del Gobierno que, siempre que lo crea conveniente, la inspeccionará ó nombrará peritos para que la inspeccionen."

En el contrato de Arica á Tacna (1852) se pactó, además, que "mientras dure esa garantía, tendrá el derecho de hacer examinar los libros y las cuentas de entradas y gastos."

El año de 1855 fué nombrado D. Felipe Barreda para intervenir en la direccion del ferrocarril de Chorrillos.

Notándose en la marcha de los trenes, en ambas líneas de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, (1861) un movimiento desigual, que manifiesta la desnivelacion que ha sufrido el terreno; S. E. el Presidente dispuso nombrar un ingeniero de Estado, para practicar sin demora un reconocimiento de dichas líneas.

"Cinco años antes de que espire el término de los noventa y nueve años, el Gobierno tendrá derecho de intervenir para que con las entradas del ferrocarril se hagan las composturas y reparaciones necesarias en la via, términos, talleres y material volante, de suerte que cuando el camino pase á ser propiedad del Estado, pueda continuar su explotacion sin necesidad de gastos extraordinarios." (F. de Arequipa, 1863.)

El interventor asistirá á todas las juntas de la comision directiva y tendrá voz. Las observaciones que haga, se asentarán en el acta. (F. de Arequipa, 1863.)

En el contrato del ferrocarril de Pisco a Ica, hoy del Gobierno, se dispuso:

"Si el comisionado en Lóndres, ó el interventor creyere que los trabajos y gastos que se emprenden no son los naturales y convenientes, podrá citar á la junta directiva y allí las observaciones del interventor no impedirán en nada las disposiciones de la junta directiva, pero en la presentacion de las cuentas para el abono de la garantía se tomarán en consideracion por el Gobierno."

Además se reservó el Gobierno examinar, cuando quisiera, los libros y cuentas de la compañía.

Por el contrato de Iquique á la Noria (1866) representó al Gobierno en Lóndres su Ministro Plenipotenciario.

El Gobierno se reserva el derecho de fiscalizar, de la manera que estime conveniente, la introduccion libre de derechos de aduana, de que se habla en los artículos anteriores. (F. de Lima á la Magdalena, 1867.)

Los planos para puentes, estaciones, muros y en general para toda obra de arte serán sometidos al ingeniero inspector para su aprobacion, lo mismo que los trazos que hubiesen de cambiarse para economizar distancia y gastos. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato por la solidez de la obra. (F. de la Oroya.

El Gobierno nombrará ademas

cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales, encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectúen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de su aprobacion que en ese caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales. (F. de la Oroya, 1869.)

"Teniendo el Gobierno conocimiento de que con motivo de los trabajos del ferrocarril de Arequipa, se han establecido en la caleta de Mollendo y en el sitio denominado Huasamayo, dos poblaciones compuestas de los trabajadores de la línea, de los vivanderos y multitud de personas de ambos sexos y de diversas nacionalidades, y siendo de necesidad conservar el órden en dichos puntos, haciendo observar los reglamentos de policía que se cumplen en los demas pueblos: nómbrase de los jefes gravantes del ejército, un comisario de policía para el pueblo de Mollendo y otro para el de Huasamayo, el que ejercerá sus funciones, marchando con la poblacion ambulante de Huasamayo, hasta que llegue á los extramuros de Arequipa." (1870.)

La emision de que se encarga la cláusula anterior, se verificará con la intervencion de los agentes financieros en Lóndres. (F. de Lima á Chancay y Huacho, 1870.)

El Gobierno tendrá derecho para nombrar un interventor que inspeccionará la contabilidad y examinará los balances semestrales, con vista de los libros de la empresa. Cesará la intervencion tan luego como cese la garantía.

Habiendo concedido el Gobierno por decreto de 7 del presente, á la compañía nacional de Lima á Chancay y Huacho, la garantía del 7 ℘ de interés sobre el capital social de 3.000,000 de soles; y siendo con este motivo indispensable que en la construccion del citado ferrocarril se consulten algunas economías de su valor presupuestado, así como tambien la perfeccion en los trabajos que deben ejecutarse para mayor seguridad, cuando la línea sea entregada al servicio público: nómbrase al ingeniero de Estado D. Pedro Sieber, inspector de los trabajos de la mencionada línea férrea de Lima á Huacho. (F. de Lima á Chancay y Huacho, 1870.)

INTERES.—El Gobierno paga á los ferrocarriles 7 ℘ de interés ó bien la diferencia entre el producto de la línea y dicha suma.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas del ferrocarril central trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia; y al hacerse la liquidacion, cada 6 meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiese en su favor; y si resultase en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas, ó á quien legítimamente los represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se les entreguen desde la fecha de los referidos certificados. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

Entregadas las obras al Gobierno, el capital dejado por garantía ganará el interés legal del 6 ℘, siempre que prefiriese retenerlo á recibir otra garantía á su satisfaccion. (F. de Ilo á Moquegua, 1870.)

INTERESES MUTUOS DE LAS COMPAÑIAS.—En la mayor parte de los contratos se dispone que las compañías se entenderán mutuamente caso de querer unirse por medio de ramificaciones.

INTERVENCION DIPLOMATICA.—Véase *Reclamacion Diplomática.*

Constantemente, y sin ningun caso en contrario, se ha rechazado por el Gobierno.

La empresa (del ferrocarril de Arequipa, 1863) se considera como formada por ciudadanos del Perú y por ello se declara que por el mero hecho de solicitar la proteccion ó intervencion diplomatica, para hacer valer las pretensiones de dicha empresa, cesan de hecho el privilegio, la garantía y demas concesiones acordadas por el Gobierno en la presente contrata, conservándose únicamente por la compañía el uso y propiedad del ferrocarril por los noventa y nueve años.

En la inteligencia (dice la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica, 1864) de que la empresa por su carácter nacional, no puede acudir en ningun caso á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

En ningun contrato ha dejado de estipularse que se excluye terminantemente toda intervencion diplomática.

En el contrato de Arica á Tacna, cuya lectura se recomienda, y fué uno de los primeros hechos en el Perú, se encuentran los siguientes notables conceptos:

"La circunstancia de ser los contratistas del ferrocarril de Arica á Tacna ex-

tranjeros no les da mas derechos y privilegios, que los que gozan los peruanos. Estos tienen que sujetarse á las decisiones de los Tribunales de Justicia; y lo mismo tienen que hacer los extranjeros, cualquiera que sea su nacionalidad, debiendo solo pedir la proteccion de sus respectivos Gobiernos, en el caso de una notoria y bien clara injusticia. Por estas razones, el señor Ministro D. José Gregorio Paz Soldan, en su nota de 24 de Febrero de 1863, dijo al señor Encargado de Negocios de S. M. B., que no era posible someter este asunto á discusiones diplomáticas." (Mtro. de Gob. Enero 1864.)

"Declarado sin lugar el despojo, el querellante que se sujetó á las consecuencias del juicio, tenia expedito su derecho para seguir la causa por la via ordinaria, segun el artículo 1373 del Código de Enjuiciamientos. Campbell ha ocurrido á la accion diplomática, que se ha hecho tan usual y fácil en el Perú, con desprecio de las leyes y queriendo tener mejores derechos que los mismos ciudadanos. La proteccion que se dispensa en el Perú á los extranjeros, es la que tienen por las leyes ó los tratados, y no pueden solicitar favores ó exenciones de que no gozan los nacionales: principio consagrado y reconocido en los artículos 2º y 13 del tratado celebrado entre el Perú y la Gran Bretaña, el 10 de Abril de 1850. Por consiguiente, tampoco puede tener lugar una reclamacion diplomática, mientras las leyes reconozcan y concedan accion civil para reparar el daño, verdadero ó supuesto, que se dice sufrido; ó mientras en las sentencias no se encuentre injusticia notoria, ó denegacion de justicia *in re minime dubia*. Estos principios fueron vigorosamente invocados y sostenidos por la Gran Bretaña, en la famosa cuestion de los buques prusianos, cuyos manifiestos y exposiciones se encuentran entre las causas diplomáticas célebres, colectadas por Martens. (Informe Fiscal).

"El contrato del ferrocarril de Arica se celebró en el Perú, y por lo mismo, las cuestiones que nacieren acerca de él, deben decidirse por sus leyes y Tribunales; ante cuya verdad incontestable tiene que fracasar la reclamacion diplomática que se quiere sostener." (Inf. fiscal.)

"Con fecha 15 de Mayo del año próximo pasado se ha presentado al Supremo Gobierno D. Juan Mathison, en representacion de los empresarios del mencionado ferrocarril, solicitando se resuelvan las reclamaciones que dicha empresa tiene pendientes, y proponiendo para este efecto que se adopte uno de estos dos medios: ó que se lleve á debido efecto el convenio verbal celebrado entre el señor Pacheco, Ministro que fué de Relaciones Exteriores de la República, y el señor Jerningham, Encargado de Negocios de S. M. B., procediéndose desde luego al nombramiento de árbitros para que decidan sobre las reclamaciones que enumera en su recurso: ó que se resuelvan amigablemente estas cuestiones de acuerdo con él (el recurrente), para lo que dice que tiene las instrucciones necesarias.

"El primero de los medios propuestos por D. Juan Mathison es inaceptable, á juicio de esta Seccion, porque estando situado en el territorio de la República el ferrocarril que ha dado orígen á estas reclamaciones, deben ellas resolverse con arreglo á las leyes del país, sin intervencion diplomática de ninguna especie, tanto mas cuanto que algunas de ellas, como ya se ha dicho, han sido resueltas definitiva é inapelablemente por la Excelentísima Corte Suprema de Justicia."—IZCUE.

INTERRUPCION.—En el caso inesperado de que se interrumpiere á la empresa el curso de sus trabajos, ó se le causaren daños, por ocurrencias políticas ú otras, que ataquen la propiedad del camino, será responsable el Tesoro público, conforme á las leyes, á la indemnizacion de los daños y perjuicios que sufriere por esta causa la empresa, y el Gobierno á pagar al contado los desembolsos y gastos hechos en la obra con mas el interés de 1 % mensual, todo en dinero, hasta que verifique el reintegro; y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra del ferrocarril, aumentándose, en el primer caso, el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable á la indemnizacion en los términos expresados antes; pero en uno y otro caso, probará la empresa con arreglo á derecho los perjuicios que hubiere sufrido. (F. de Lima al Callao, 1848.)

En el caso de que por algun accidente se suspendiese la marcha de los trenes del ferrocarril, entónces la empresa quedará obligada á conducir los bultos del Callao á esta capital ó viceversa, en carros ó de otro modo, hasta que el camino se ponga expedito.

La interrupcion de los trabajos por parte de la empresa en cierto número de meses prefijos, producirá la caducidad del contrato.

Véase *Caducidad*.

No es imputable la interrupcion por casos fortuitos.

No se cuenta en la interrupcion el tiempo que demoren los expedientes de expropiacion.

J.

JUECES.—Naturalmente, los únicos jueces reconocidos en los contratos han sido los constituidos por la legislacion peruana; aun cuando por excepcion en ciertos casos se ha pactado el arbitramiento en el mismo país.

JUICIOS.—Para la consecucion de los terrenos se ordena que se siga el de ex-

propiacion; en ningun otro caso es necesario el procedimiento judicial, por cuanto el Gobierno tiene derecho á declarar por sí mismo la caducidad del contrato en casos determinados.

Las diferencias sobre construccion se deciden por árbitros arbitradores.

La empresa de Arica á Tacna fué la primera en promover juicio de despojo, lo perdió y en seguida acudió á la via diplomática.

El juicio de despojo, intentado en el ferrocarril de Ica á Pisco por D. José Boza, no se llevó á cabo.

D. Juan Cossio y D. José Muro, disputan en la Corte Suprema el derecho del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, pero el Gobierno no interviene en el litis.

El promovido por la empresa de Lima á Callao lo perdió la empresa.

JUNTA DE COMERCIANTES.—El art. 4º de la ley de 8 de Noviembre de 1864 dispone que en vista de los trabajos y estudios practicados para la construccion de un ferrocarril, y despues del informe de una junta de ingenieros, pase el expediente á una junta de comerciantes nombrada por el Gobierno para formular el proyecto de contrato.

Interviene frecuentemente en asuntos de ferrocarriles la junta de ingenieros, y para el del Callao á Bellavista se consultó á la junta municipal.

JUNTURAS.—Exígense en todo contrato junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de 9 kilógramos el par cuando ménos, aseguradas con cuatro tornillos de 22 milímetros de diámetro. (*Fish plates suspended joints.*)

K.

K'LOGRAMO—K'LOMETRO.—La unidad de peso y la de medida deben ser, conforme á la ley, las que enseña el sistema decimal; pero desgraciadamente no se observa este precepto y prevalece la antigua costumbre de libras y de varas en los contratos de ferrocarriles. Sin embargo, el Ministro señor García y García ha devuelto cuantos documentos le han sido presentados con medidas distintas de las decimales.

L.

LASTRAR—LASTRE.—No hay necesidad de lastrar el camino, pero los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. (F. de Arequipa, 1866.)

En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de 40 centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos. (F. de la Oroya, 1869.)

El lastre tendrá 1 pié de espesor desde el nivel de formacion hasta la parte superior del durmiente; 12 piés ó sea 3.7 metros en la corona, con chaflanes de 1 á 1½, y se compondrá de cascajo fino ó de los desperdicios de los cortes en roca. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

LEYES DEL CONGRESO.—En el índice de cada ferrocarril se encuentran las relativas á su fundacion y progreso.

La ley vigente sobre su construccion en general es la dada por el Congreso de 1870.

Las demas están por órden de fecha en las páginas 55 á 61 de este tomo.

LICITADORES.—Terminada la rectificacion de los estudios del ferrocarril, y formado el presupuesto de la obra por el ingeniero comisionado al efecto, se convocan licitadores por el término que señala el Ministro de Obras Públicas para el remate de la obra.

Todo licitador prestará préviamente fianza.

No se admiten licitadores tardios.

LOCOMOTORA.—1. Diez y seis locomotoras americanas de primera clase para carbon bituminoso (*Bisle's safety truck*) y con los últimos adelantos, y capaces de arrastrar de subida 50 toneladas netas de carga, es decir, fuera del peso propio y el de los carros, y á razon de 16 kilómetros por hora, sobre gradientes de 4 ‰ combinadas con curvas de 300 metros de radio.

M.

MADEROCARRILES.—El 30 de Enero de 1866 se opuso la empresa del ferrocarril del Callao á que D. G. Garland pusiese "maderocarriles," como ella calificaba al *plank-road* ó camino de tablas.

Si los trams ó vias de sangre son plantificados con rieles de *madera*, (decia la empresa) no se habrá hecho otra cosa que disfrazar la trasgresion, empleando uno de los medios, aunque imperfectos, de plantificar un camino *ferro*-carril; esto es, se habrá adoptado uno de los diversos modos como aquel ha sido construido; pues ya antes he hecho palpar á V. E. que esos *madero*-carriles no han sido otra cosa, que una de las tantas trasformaciones que han sufrido en el trascurso de un siglo los *ferro*-carriles.

El Fiscal opinó, en 14 de Diciembre siguiente, que el empresario Garland los pusiera á su riesgo y ventura y á reserva de lo que dispusieran los Tribunales.

El Gobierno resolvió que con el establecimiento de maderocarriles no se violaba el privilegio.

Pero al cabo, por otras razones, no se llevó á efecto el proyecto de Garland.

MAESTRANZA—Se requiere:—2º Un edificio para acomodar lo ménos á seis locomo-

toras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para composturas de locomotoras, con todos los útiles y la maquinaria necesaria y viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

MAQUINAS.—El Gobierno se ha limitado siempre á exigir que sean de la mejor calidad ó bien como las que se usan en Europa y los Estados Unidos. Tambien se han contratado de Krupp, pero no se han puesto en servicio. Ha señalado de acuerdo con los ingenieros el número preciso para cada camino, y ha comprado de su cuenta mas para el ferrocarril de Arequipa despues de arrendado á D. Enrique Meiggs.

La introduccion de máquinas está libre de derechos de aduana.

MATERIA EXPLOSIVA.—Se permite la introduccion y fabricacion de cualquiera que sustituya á la pólvora.

MATERIALES.—Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad. El Gobierno nombrará además, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dicho material en el lugar en que se efectúen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

El Gobierno ha señalado, segun el informe de los ingenieros, el material rodante necesario para cada línea. (Véase el del ferrocarril de Arequipa, 1868, ó el de Lima á Pisco, 1869.)

Todo el material para un ferrocarril pasa por las aduanas sin gravámen alguno.

El Gobierno tiene derecho de comprar al costo todo el material sobrante despues de concluido el camino.

El material es *fijo* y *rodante*. Tambien suele decirse *volante* como la artillería.

MEDALLAS.—Con el fin de conmemorar la inauguracion del ferrocarril de Arequipa, llamado á producir tan benéficos resultados para el Perú, y en general para los Estados que mantienen con esta República relaciones comerciales, se mandaron acuñar medallas, de las que el Gobierno hizo remitir á los diplomáticos extranjeros dos, una de oro y otra de plata, para ofrecerlas á sus soberanos. Además se le arrojaron medallas de plata al pueblo.

El pueblo de Huamachuco mandó tambien acuñar dos medallas, una para el Presidente Balta y otra para su Ministro de Obras Públicas, en agradecimiento al decreto mandando construir el ferrocarril de Trujillo á Cajamarca en [illegible]

Arequipa regaló medalla al Presidente Balta y al empresario señor Meiggs al inaugurar su ferrocarril á la costa.

En el ferrocarril de Lima al Callao se mandó dar medallas como contraseña de pasaje gratuito.

MEDIDAS.—Obsérvase gran variedad en su nomenclatura, pues unas veces se emplea el sistema decimal y otras no; ora se calcula por millas, luego por kilómetros y en todo se nota la falta de sistema, aun cuando la ley exige el decimal; pero la costumbre es superior á todas las leyes.

MINAS.—En esta propuesta no son admisibles, y deben tenerse por no puestas como contrarias á la ley, las condiciones indicadas en los artículos 11 y 25: aquella porque la adjudicacion de las minas está sujeta á las formalidades y límites que se prescriben en las ordenanzas de minería, y no puede concederse la propiedad de cuanto se descubriese. (Inf. fiscal del F. de la Oroya.)

Por la 11 pedimos se nos concediese la la propiedad, sin trámite alguno, de los minerales que se descubriesen en el trabajo con motivo de los trabajos de la via. Semejante concesion, en la cual nada perderia el Estado, nos es de todo punto indispensable como parte esencial de nuestra propuesta; pues, ateniéndose la empresa á informaciones y estudios que ella mandó practicar, tiene fundadas esperanzas de que esa concesion habrá de contribuir á indemnizarla de las probables pérdidas en la construccion.

MINERALES.—Queda establecido que si en la construccion de la via se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades ú otras cosas explotables, desde luego serán de propiedad del Estado; el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

MONEDA.—Se previene por punto general que los pesos de que se habla en todo este contrato, son iguales á 42 peniques de la actual moneda inglesa y que las tarifas, garantía y capitales aumentarán ó disminuirán segun la alteracion que sufra la moneda con arreglo á este tipo ó base. (F. de Arequipa, 1863.)

Las compras que se hagan en Europa por cuenta de la compañía en moneda inglesa, se cargarán á la cuenta general en moneda del país al cambio corriente; pero las contratas de empleados, operarios, dependientes etc., serán estipuladas en todas partes para abonarse en moneda nacional. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

Las ganancias ó pérdidas que hub en el cambio de los soles por libras es linas, serán por cuenta de la compai así que, el cómputo del déficit se hari soles reduciéndolos á libras esterlin cambio corriente del dia;

que la ley de los soles será la actualmente vigente. (F. de Arequipa, 1864.)

En general se han hecho los contratos en soles y cuando se ha tratado de libras esterlinas se ha especificado su valor con respecto á la moneda nacional.

Las cuentas al Gobierno deben presentarse en soles.

MUELLAJE.—8ª Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, durante los cinco años que debe tardar la construccion de la línea. (F. de Chancay á Cerro de Pasco.)

Se declara:

Que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe no está exceptuada del pago de derecho de muellaje, y que al subastador de este ramo, en el puerto de San José, es á quien corresponde hacerlo efectivo. Y por cuanto son frecuentes las reclamaciones de este género que interponen ante el Gobierno los rematistas del derecho de muellaje, se establece por regla general que están obligados á pagar el indicado derecho todos los útiles ó artículos que se introduzcan por las aduanas.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—PIEROLA.

MUELLE.—Siendo generalmente los ferrocarriles de la República medios de comunicacion entre el interior y la costa, en su término ha sido preciso construir muelles adecuados al tráfico.

Unas veces los ha exigido el Gobierno como requisito de la concesion del camino; otras los han solicitado las empresas.

El Gobierno se ha reservado en muchos casos el derecho de comprarlos por tasacion; en otros, el de establecer él mismo un muelle propio; siempre el de estar los efectos públicos libres de muellaje, en cuya franquicia se ha solido incluir tambien á la Municipalidad y á la Beneficencia, como sucede en Iquique.

Las tarifas para el cobro del derecho de muellaje deben ser aprobadas por el Gobierno.

Casi todos los muelles contratados son de esqueleto, sistema Mitchell, con carrileras para la carga y boyas en el mar para los barcos, afianzados en tornillos del mismo Mitchell.

Se autoriza á los empresarios del ferrocarril intermineral de Pasco, D. Enrique O'Wyman y Cª, para que puedan construir, de su cuenta, un muelle en el puerto de Chancay, en el sitio y forma que designan en el plano que presentan, con solo el objeto de internar por él los materiales que necesiten para la obra del ferrocarril, sujetándose á las órdenes y reglamentos que dicte la administracion de la aduana del Callao, para cautelar los derechos fiscales. (F. de Cerro de Pasco, p. 161.)

6ª Se concede tambien permiso al empresario para construir un muelle en el puerto de Chancay para el embarque de los productos de su fundo. (F. de Chancay á Palpa.)

MUERTE.—Don Enrique Meiggs introdujo en los contratos celebrados para la construccion de caminos de hierro una cláusula del tenor siguiente:—

"Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles, en caso de muerte, á sus herederos y sucesores." (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

Los contratos posteriormente hechos traen todos la misma cláusula ú otra por el estilo.

MULTA.—"D. José Hegan pagará una multa de 250,000 pesos, en el caso de no concluir el camino en el término convenido de tres años, salvos accidentes fortuitos ó de fuerza mayor. (F. de Arica á Tacna, 1852.)

Cada una de las bases presentes se estimarán condiciones resolutorias del contrato; y en el caso que se falte á cualquiera de ellas por la empresa ó la compañía, el Gobierno podrá declarar roto el contrato, bastando para ello la declaracion que haga, si lo tiene por conveniente, aparte de imponerle una multa de 4,000 soles, por la que responderán tambien los fiadores, sujetándose á la via ejecutiva expresada. (F. de Lima á la Magdalena, 1867.)

El empresario se compromete á pagar la multa de 20,000 soles por cada mes que exceda de los tres años de plazo estipulado en la condicion 3ª y el Supremo Gobierno se compromete por su parte á abonar al empresario 20,000 soles por cada mes de menos de los indicados tres años. (F. de Arequipa. 1868.)

Se resuelve por punto general, que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa del 1 % mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no las comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en sus respectivas contratas; y por lo que hace á las de Garcia y Garcia y de Cossio, se dispone que ambos constituyan una fianza por 20,000 soles cada uno, que pagarán por via de multa en cualquiera de los casos antes designados. (F. de Eten, 1869.)

Nunca se ha llevado á efecto la multa del 1 %.

Si no fuese concluida á los dos años, pagará al Gobierno, por cada mes de atraso, una multa de 2,000 soles mensuales, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, reconocidos por derecho. (F. de Salaverry á Trujillo, 1870.)

Esta multa fué impuesta y despues condenada.

MUROS DE RETENCION.—Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse de piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 4º G. (F. de Lima á Pisco, 1870.)

Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2 F. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

N.

NACIONALIDAD.—Véase *Extranjeros.*

Toda empresa se considerará siempre nacional, y cualquiera cuestion relativa á ella será resuelta definitivamente por los Tribunales de la República, conforme á las leyes del país y sin ninguna intervencion diplomática. Lo mismo queda establecido respecto de cualquiera individuo ó asociacion á quien la empresa trasfiera sus derechos.

La moneda de los contratos es la nacional del Perú.

A las libras esterlinas tiene el Gobierno señalado su precio en soles.

El idioma de los informes, cuentas y demas debe ser el castellano.

NEGATIVA.—En 26 de Febrero de 1867 se negó á D. F. Dibos la aceptacion de una propuesta de construccion, hecha fuera de tiempo, aunque era mas ventajosa que las presentadas.

En el remate del ferrocarril de Chimbote á Huaraz resultó lo mismo con otros proponentes á destiempo.

Oponiéndose en Mayo 26 de 1869 la Municipalidad y el vecindario de Huacho á la solicitud de los señores Miró Quezada y hermano para construir un ferrocarril de las salitreras á la playa que dicen Chica, se declaró sin lugar la solicitud.

NICHOS.—Para el abrigo de los cuidadores se formarán en los socavones, á cada cien metros, nichos que tendrán dos metros de ancho, por metro y medio de profundidad y dos metros y medio de alto. (F. de Lima á la Oroya, 1869.)

NOMENCLATURA.—Los nombres empleados para designar las diversas partes de un ferrocarril, difieren muchas veces de los usados en España. En el Perú se han adoptado muchos nombres ingleses, como *ténder*, *wagon* etc. y en las contratas se han puesto en inglés, como *fish plates*, para mejor definir el objeto en cuestion.

NULIDAD DE CONTRATO.—Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

Véase *Caducidad.*

O.

OBJETO DE LOS FERROCARRILES.—La ley de 7 de Noviembre de 1864 (t. 1. pág. 55) considera que "es uno de los mas imperiosos deberes del Congreso, procurar por todos los medios que estén á su alcance la plantificacion de fáciles y prontas vias de comunicacion, que liguen á todos los pueblos de la República entre sí, y á los situados en el interior, con los pueblos de la costa, á fin de proporcionarles cómoda exportacion á sus productos y barata adquisicion de los artículos de importacion, desarrollando de este modo el comercio, la agricultura, la minería y la industria, únicas fuentes seguras y constantes de riqueza para las naciones; y

"Que ninguna clase de caminos llena mas cumplidamente tan importantes fines, como los caminos de hierro; por cuyo motivo el Congreso ha procurado constantemente conseguir su plantificacion en distintos puntos de la República, concediendo al intento todas las seguridades y privilegios conducentes á facilitar su construccion;

"Que el Estado encontraria en sus productos una segura renumeracion de las sumas en ellas invertidas y una sostitucion de la renta que hoy rinden los depósitos de huano."

OCUPACION TEMPORAL.—Es obligacion del Supremo Gobierno facilitar lugares para la ocupacion temporal, en donde hacer viviendas y proveedurías para empleados, operarios y peones, mientras dure la obra. (F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.)

P.

PAGOS.—El Gobierno estipula en cada contrato la manera de hacer sus pagos y no es posible presentarlos en grupo. Será preciso registrar el contrato pertinente en cada caso particular.

PAPELETAS DE PASAJE.—Pactado el derecho del Gobierno para disponer de un número fijo de pasajes gratuitos, siempre ha dado mucho que hacer á las empresas la manera de designarlos.

Despues de varios ensayos se ha concluido por dar á cada Ministerio tantas boletas de pasaje como tiene derecho á exigir, renovándolas de tiempo en tiempo á fin de evitar abusos.

Los ferrocarriles del Callao y Chorrillos establecieron el sistema angloamericano de oradar con un sacabocado las papeletas de todos los pasajeros; mas, el Gobierno prohibió esta práctica, que sin embargo se ha restablecido en el ferrocarril de Chancay y otros, sin daño de nadie.

PARADEROS.—Puede hallarse esta palabra en lugar de la mas generalmente admitida de *Estacion*; considerando siempre como de segundo órden el paradero.

Los españoles tienen además *descanso* que es menos todavia.

PASAJES.—Los hay gratis, como está explicado en *Papeletas* y en *Boletos.*

Los hay á mitad de precio como se ve en *Tarifa.*

Finalmente, se mandaron construir pasajes en los sitios en que el ferrocarril corta al camino público.

PASTAS.—Tambien se concede la misma excepcion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, y con la condicion de que no excedan al valor de dichos útiles. (F. de la Oroya.)

PATENTE.—"Expídase la patente respectiva," dice el contrato del ferrocarril de Iquique á la Noria (1860) para significar el documento que acredita el contrato.

El Gobierno concederá á los empresarios un bill ó patente, para que el camino que ellos fabricasen, sea el único de su clase que deba y pueda existir del Callao á Lima en el término de treinta años, que se empezarán á contar desde el dia en que esté concluido (1826).

PENAS.—Con respecto al ferrocarril del Callao, en 1849 se dispuso: —Que todo individuo que de cualquier modo moleste á los ingenieros y demas trabajadores, oponiéndose á los trabajos, quitando las señales ó destruyendo las obras, quedará obligado á reparar á su costa el daño que cause, sufrirá una multa pecuniaria á juicio de la policía conforme á lo dispuesto por la ley 1ª, tít. 35, lib. VII. de la Nov. Recop., y será sometido á juicio.

Ordenóse asimismo que las autoridades de Lima y el Callao pusieran piquetes de policía para vigilar el trabajo del camino y prestar auxilios á la compañía.

El Reglamento General señala las penas en que incurren los infractores.

PEONES.—La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de los útiles que necesite para el camino, sin que se le obligue á servirse de los matriculados del puerto de Arica, y sin que esto se oponga á la inspeccion que deben ejercer los guardas de la aduana. (F. de Arica á Tacna, 1852.)

Esta cláusula se ha repetido en todos los contratos.

La colocacion de los bultos en el Callao del muelle á los carros y su extraccion de los carros hasta los almacenes de la aduana en Lima, se harán de cuenta del Estado por las cuadrillas de la fielatura. (F. de Lima al Callao, 1847.)

El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrare, serán válidas y obligatorias, en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. (F. de la Oroya, 1867.)

Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion y legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

PERDIDAS.—La empresa responderá de las pérdidas que sufran, por culpa de sus empleados, las especies que se le hayan entregado para trasportarlas de un punto á otro. (F. de Arica á Tacna, 1852.)

Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas, á los empleados de la empresa, se perdiesen por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños. (F. de Iquique á la Noria, 1850.)

Este último artículo se encuentra repetido en todos los contratos, al lado de otro que exonera á las empresas por daños y perjuicios (véase) en caso de accidentes ocurridos á las personas.

(Véase el R. G. de F. art. 48 y 49.)

PERMISO.—Nadie puede hacer estudios ni construir ferrocarriles sin permiso del Ejecutivo.

Los ingenieros del Estado no pueden ocuparse en trabajos de este género sin el mismo permiso.

Diósele al ingeniero D Juan Elias Bonnemaison para dirigir gratuitamente un ferrocarril de sangre de Huacho á su puerto ínterin estaba construyendo el muelle.

PERNOS.—Exígense en todo contrato pernos hechos por máquina.

Los pernos (*spikes*) serán de peso de 0.6 libras y hechos por máquina, dice el contrato de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.

PESOS.—Hay en todos los contratos falta de sistema, aunque está mandado observar el decimal. Unos hablan de libras y otros de kilógramos indiferentemente; siendo lo peor que despues de hechos ya casi todos los contratos, no se puede introducir la uniformidad legal, que sin embargo ha sostenido inexorablemente el Ministro señor Garcia y Garcia.

PLANOS.—No consta que el Gobierno interviniese en la formacion del plano de los primeros ferrocarriles del Callao y Chorrillos.

Mr. W. W. Evans le presentó el del ferrocarril de Tacna.

El ferrocarril enunciado, entre el puerto de Mejia y la ciudad de Arequipa, será construido por D. Enrique Meiggs, conforme á los planos levantados por los ingenieros del Estado D. Federico Blume y D. Manuel Echegaray, y á las modificaciones últimamente hechas en ellos por la comision central de ingenieros, que corren en su informe de f. 37 á 41 del expediente de la materia, informe que se insertará íntegro á continuacion de este contrato, y como parte esencial de él, en la escritura correspondiente. (F. de Arequipa, 1868.)

Los planos para puentes, estaciones, muros y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo

que los trazos. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

No se procederá á la construccion de ningun ferrocarril sin que preceda la aprobacion de los planos que exige el decreto de 15 de Enero de 1873 (pág. 253 t. I.)

PLANCHAS DE LIGADURA.—En el contrato del ferrocarril entre Chancay y Cerro de Pasco (no hecho) se lee:—

2º Rieles, planchas de ligaduras, pernos, durmientes, y en general todo lo relativo á la sobrestructura del camino.

PLAZOS.—Se ha fijado tanto el plazo para empezar como para concluir la obra, bajo penas específicas, con la circunstancia de que el Gobierno puede declarar, como lo ha hecho, administrativamente la caducidad por falta de cumplimiento á los plazos.

No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

Exceptúanse siempre los casos fortuitos y la demora causada por la adquisicion de terrenos de particulares ó de Beneficencia, si bien esta demora nunca habia ocurrido desde que el Gobierno dispuso que continuasen los trabajos sin interrupcion, á reserva de proseguir el expediente de enagenacion forzada. La adquisicion de una casa para estacion del ferrocarril de la Oroya en Lima ha dado lugar á pleitos que impiden construir la estacion.

PLEITOS.—Véase *Juecs, Tribunales ó Juicios.*

PLIEGO DE CONDICIONES.—Así se llama tambien á las *Especificaciones.*

POLVORA.—Si los contratistas quisiesen fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlos tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede á los contratistas internar y hacer uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas están obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitaren segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere conveniente. (F. de Ilo á Moquegua, 1870.)

El contratista queda obligado á hacer uso de la pólvora de minas del Estado, pagándola al precio corriente, en la cantidad que la fábrica pueda suministrar, haciendo uso de la pólvora extranjera en las cantidades que la fábrica nacional no pueda proporcionarle. A este efecto se permite al contratista tener un depósito de pólvora extranjera, ya sea en el Callao ó en cualquiera otro punto de esta capital, guardada en los polvorines del Estado y custodiada bajo su responsabilidad á disposicion de Meiggs.

PREFERENCIA.—"De estos antecedentes resulta: 1º que debe darse la preferencia á las propuestas de empresa particular, en que se pide garantía del interés; y 2º que son esencialmente preferibles las que ponen en comunicacion las haciendas de dichos valles con su puerto de Pacasmayo."

La teoría sentada en el párrafo anterior del informe sobre el ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca (1870) parece que es la mas generalmente aceptada.

En 12 de Junio de 1869 se declaró que D. José Antonio Garcia y Garcia tenia prelacion de derechos en su concesion de Eten á Ferriñafe sobre D. Juan Cossio, que obtuvo *posteriormente* una concesion que comprendia la de Garcia y Garcia.

El Gobierno se reserva en lo absoluto dar la preferencia en los contratos.

Tambien se ha reservado el derecho de comprar una línea por el tanto que otro ofrezca.

Digo lo mismo de la cláusula 25 por la cual solicita la empresa el derecho de preferencia para los ferrocarriles que se construyan de la Oroya al interior. Esta concesion que sin motivo manifiesto, califica de contraria á la ley el señor Fiscal, ha sido otorgada en otros ferrocarriles é importa para la empresa una compensacion de sus trabajos y tal vez de sus pérdidas al construir por tan bajo precio la obra. (F. de Chimbote.) Véase el párrafo final de *Privilegio.*

PRELACION DE DERECHOS.—Si despues de concluido el camino, el concesionario, ó quien represente su derecho, quisiese traspasar ó enagenar la empresa, se pondrá esto en conocimiento del Gobierno, el que será preferido por el tanto, en el caso de que encontrase conveniente tomarla por cuenta del Estado. (F. de Lima á Chancay, 1867.)

Siendo D. Pedro Telmo Larrañaga autor del proyecto del ferrocarril en cuestion, se le concede el derecho de subrogarse en la propuesta que sea aceptada por el Gobierno. Si usase de este derecho, admitirá como socio en la empresa de ferrocarril al autor de la propuesta, en un 15 ℘ del capital que demande la construccion y explotacion del camino. (F. de Lima á la Magdalena.)

En el contrato del ferrocarril de Iquique á la Noria se dió derecho de prelacion á los contratistas para subrogarse á cualquiera otro en la provincia de Tarapacá; resultando de ahí que D. Juan Williamson trató de construir un ferrocarril de sangre y los señores Montero Hermanos, empresarios subrogados y favorecidos con aquella preferencia, le hicier

oposicion, ofreciendo ellos hacer el camino, que no existe.

Los señores Montero han obtenido prelacion en la construccion de todo ferrocarril hasta la frontera de Bolivia.

PRESCRIPCIONES.— Los empresarios se obligan á cumplir todas las prescripciones contenidas en el indicado decreto de convocatoria de 8 de Junio citado, declarando categóricamente que las aceptan todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de 6 meses para principiar la obra, si no fuese posible antes. (F. de Ilo á Moquegua, 1870.)

PRESIDARIOS.—Del mismo modo queda comprometido el Gobierno á proporcionar á la empresa doscientos ó trescientos presidarios para emplearlos en los trabajos de construccion, á los que abonará dicha empresa tres reales diarios, y á la tropa que los custodie la gratificacion de un real diario por plaza. (F. de Lima al Callao, 1848.)

El Gobierno se obliga, por via de proteccion, á facilitar á la empresa durante la obra del ferrocarril los presidarios que existen en la capital, ó que puedan traerse á ella de otros puntos de la República y cuyo número cuando menos será de ochenta diarios. (F. de Lima á Chorrillos, 1856.)

Hoy, nada de esto puede suceder; para honra del Perú, los presidarios están trabajando dentro de la Penitenciaria y no se echa á la calle su desventura.

PRESTAMOS.—Vista la solicitud de don Waldo Graña, á nombre de la compañía del ferrocarril de Lima á Chancay, en que pide que se le facilite, en calidad de préstamo, doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos del empréstito emitido en 1865, quedando por cuenta de la compañía la negociacion y servicio de amortizacion é intereses de los referidos bonos; por decreto de 17 de Setiembre de 1868 se accedió á dicha solicitud, prestando el Gobierno á la empresa las doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos del 5 %, cuyo servicio quedó á cargo de la compañía, siendo personalmente responsables cada uno de sus miembros, además de haberse constituido la hipoteca especial del ferrocarril hecho hasta Chancay y á condicion de tener tres millones de soles como capital social, ofrecer de estos dos millones al público, construir el camino hasta Huacho, empezándolo ocho dias despues y terminándolo en Diciembre de 1872, salvo casos fortuitos.

Apareciendo de los dos oficios que forman este expediente, que el ferrocarril de Chancay carece del suficiente material rodante para su servicio, y de algunos otros artículos, y que la línea de la Oroya puede proporcionarle uno y otro sin embarazo; autorízase al empresario de la última, para que entregue al administrador del primero, treinta carros de ganado, uno de bagajes, un carro de pasajeros de primera clase, uno de segunda y dos cambios, todo lo cual se deducirá del material fijado en la contrata del aludido ferrocarril de la Oroya.

PRIVILEGIO.—Se ha concedido exclusivo para el establecimiento de las líneas férreas por diferentes plazos, siendo el mas comun de 25 años, pasados los cuales la compañía ó empresa conservará la propiedad de la línea únicamente.

La primera cuestion que por privilegio se suscitó, fué la de D. Juan Cossio contra D. José Antonio Garcia y Garcia por la concesion hecha á este del ferrocarril de Eten, cuya concesion prevaleció sobre la otra.

D. Juan Mathison, director y representante de la empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, se opuso en 1860 á la construccion de un camino entre esta capital y dicho puerto, plantificando vias de sangre que él llamó *trams*, y que debian ser construidas á los lados del camino: cuyo establecimiento, dijo, es contrario al privilegio de cuyo goce está aun en posesion la empresa del ferrocarril porque los *trams* no son otra cosa que los rieles de fierro que se usan en los caminos construidos en los distritos mineros de Inglaterra.

El Fiscal opinó: que desaparecerá todo inconveniente y se reconciliarán, sin perjuicio de ninguno, los derechos é intereses de todos, concediendo á los empresarios del camino el derecho de colocar y explotar las vias de sangre, pero con la condicion de defender de su cuenta ese derecho, y no establecer las vias sino en el caso de quedar definitivamente resuelto que no están comprendidas en el anterior privilegio.

El Gobierno dijo en 17 de Enero de 1860, visto el expediente, y "teniendo en consideracion: que el *càmino de tabla* (no *trams*) que se propone establecer el recurrente, no se opone á los derechos adquiridos por la empresa del ferrocarril, y puede ser de utilidad para el comercio, se permite á D. Gerardo Garland el establecimiento de un camino de madera entre Lima y el Callao,....con la expresa condicion de que si quisiese reforzar las líneas con fajas de fierro, acero ú otro metal, no podrá hacerlo sin que este derecho le haya sido reconocido préviamente por la empresa del ferrocarril de Lima, ó declarado en juicio por los Tribunales de Justicia de la República, juicio que en tal caso deberá seguirse á costa y en nombre de la compañía, sin responsabilidad ninguna por parte del Gobierno, cualquiera que sea su resultado." (F. de Lima al Callao, 1860.)

Garland no hizo el camino por motivos distintos del privilegio.

La concesion para el ferrocarril de la

Oroya (1869) se hizo bajo la siguiente condicion:

5ª Entre la seccion del Callao y esta capital, no se podrá trasportar por la línea trasandina, pasajeros ni mercaderías, mientras subsista el privilegio que goza el ferrocarril de esta capital al Callao; no comprendiéndose en la anterior prohibicion *el tráfico directo de pasajeros ó de carga* entre el mencionado puerto del Callao y las demas estaciones de la línea ó viceversa.

La compañía del ferrocarril del Callao se opuso, en Abril 21 de 1869, al "establecimiento" del de la Oroya. El jefe de seccion, señor Navarro, informó que el privilegio no era obstáculo; el Fiscal, señor Ureta, opinó que lo era, y el Gobierno decretó en 18 de Enero de 1870 que la empresa del Callao no tenia derecho para impedir que la de la Oroya tendiera sus rieles, con tal que no hiciese competencia á la otra en el trasporte de pasajeros y mercancías.

En 10 de Marzo de 1870, á instancia del ferrocarril del Callao, se declaró: que el empresario no tiene derecho de usar los rieles tendidos por él en el trasporte por vapor de los materiales de la Oroya, sin prévio acuerdo de la compañía del Callao, pudiendo usar otros medios.

Terminó este asunto con la cesacion del privilegio.

El privilegio de mas largo término, concedido á un ferrocarril, consta en el siguiente artículo del contrato de 1852:

El Gobierno concede á D. José Hegan, y á sus representantes ó herederos, la propiedad del camino y *el privilegio exclusivo* de comunicacion por ferrocarril de Arica á Tacna, por el término de *noventa y nueve años*, pasando despues á ser propiedad del Estado.

En 18 de Octubre de 1870 se declaró en la solicitud de D. Manuel Moreno y Maiz que el privilegio del ferrocarril no se opone al establecimiento (que se acordó) de un aereocarril.

No es admisible y debe darse por no puesta la solicitud, porque conceder la preferencia que se solicita para todos los ferrocarriles que en adelante se construyan desde la Oroya, no es potestativo del Gobierno ni arreglado á la ley de 8 de Noviembre de 1864, segun la cual se ha de aceptar la propuesta que sea mas ventajosa, y estipular con ese proponente la construccion del ferrocarril como mas convenga á los intereses generales de la Nacion y del Fisco. (Vista Fiscal, F. de la Oroya.)

PROCEDIMIENTO.—En la concesion á las empresas siempre se ha observado un sistema regular. Lo prescribe la ley de 8 de Noviembre de 1867.

Hechos los estudios por un ingeniero del Gobierno ó por cuenta particular, pasaban ántes á la Direccion de Obras Públicas, y hoy á una comision de ingenieros para que esta los examine y estudie, y de acuerdo con el de la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto del monto á que ascienda la construccion del camino.

Luego que estos nuevos trabajos se hallan concluidos, los remite el Gobierno á una junta de comerciantes de reconocidas luces y honradez para formar el proyecto de contrato.

Luego se fija plazo para el remate y dia para recibir las proposiciones, despues del cual no se admite ninguna y el Gobierno se reserva el derecho de dar la buena pro á la mas ventajosa y de no admitir ninguna si así lo creyere conveniente para el Fisco.

El Ministerio de Hacienda perfecciona el contrato mandándolo elevar á escritura pública.

Ha habido excepciones á estas reglas: en 28 de Marzo de 1867 se concedió á don José Francisco Canevaro la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica (hoy perteneciente al Gobierno) sin que hubiese precedido remate.

Tratándose del ferrocarril de Arequipa, (1864) "el Gobierno en atencion á las actuales circunstancias, á lo ingente de la cantidad que ha de invertirse en la obra, y á la responsabilidad que tendrá que asumir, por el interés que debe garantizar la Nacion, se abstiene por ahora de resolver la construccion del ferrocarril proyectado entre la costa de Mejia y la ciudad de Arequipa: y presentará á la legislatura próxima á reunirse, los trazos, planos y presupuestos de la obra, y recomendará su inmediata construccion de una manera especial."

El único ferrocarril cuya construccion no se haya contratado directamente con el Ministerio de Obras Públicas es el del Callao, para lo cual fué comisionado el administrador de aquella aduana, que lo era D. Pedro Salmon, é hizo el contrato con D. Pedro G. Candamo, ratificado luego por el Presidente Castilla.

PRODUCTOS.—Cuando el ferrocarril produzca mas de 10 % libre, el exceso se dará al Gobierno hasta cubrir la suma que hubiese entregado por razon de la garantía. (F. de Arequipa, 1863.)

Tal ha sido la regla general en la aplicacion de los productos.

Para calcular estos se valorizan los *Gastos*.—(Véase.)

Si el ferrocarril produjese, durante dos años consecutivos el 7 %, cesará la garantía del Gobierno respecto de la empresa, pero continuará abonando el interés de los bonos, reservándose el derecho de proceder contra los empresarios para reembolsarse.

El Gobierno creyó, al discutirse muy al principio la construccion del ferrocarril del Callao, que este daria desde luego productos, cuya participacion con el empresario estipuló. Desgraciadamente no se llegó á efectuar el contrato para ese fer-

rocarril que en su clase no ha tenido rival en el Perú, y acaso en ninguna otra parte, por sus grandes productos.

PROHIBICION.—Es de notar la cláusula siguiente del contrato de Iquique á la Noria (1860):—

Los empresarios no podrán ocuparse de la explotacion y comercio de salitres por cuenta suya ni por cuenta agena.

5ª Si el señor Elguera dejare de cumplir alguna de las estipulaciones aquí convenidas, el propietario de Huando tendrá el derecho de impedir la marcha de los trenes dentro de la expresada hacienda hasta que se cumpla lo aquí convenido. (F. de Chancay á Palpa, pág. 173.)

PROLONGACION.—En algunos contratos se ha concedido la facultad de prolongar la línea, unas veces con privilegio y otras sin él.

Está declarado que el privilegio no obsta para que otra empresa pueda prolongar aquella que lo disfruta (y por supuesto cruzarla).

PROPIEDAD.—En general se ha pactado que despues de privilegio exclusivo, la empresa explote el camino como propiedad suya por 99 años, pero sin privilegio, pasando luego al Gobierno.

Excepciones de esta regla son: 1ª Las empresas que han contratado por un término mas corto respecto á la propiedad; 2ª Las que habiendo construido ó contratado la construccion con fondos propios y sin ayuda del Gobierno, tienen la propiedad absoluta; 3ª Las empresas que ha comprado el Gobierno.

En algunos casos, no en todos, el Gobierno ha contratado que cinco años antes de espirar el término de la propiedad, la empresa adm tirá un interventor oficial que procure la reparacion del camino para que la entrega de este se haga en estado de servicio.

Entre el sistema de pagar 27.600,000 soles en bonos del 6 % á fin de adquirir inmediatamente en pleno dominio para el Estado e ferrocarril, ó pagar por veinticinco años la garantía del 7 % sobre 23.100,000 soles, como propone Montero ó sobre 24.000,000 como propone Christian para que el ferrocarril sea de propiedad particular, es indudablemente preferible el pago con bonos para adqu rir esta propiedad nacional, porque á mas de ser menos gravoso, desde luego, es para lo futuro de inmensa importancia política y económica, como el centro de la comunicacion férrea con todos los lugares de las ricas producciones trasandinas. (Vista fiscal del F. de la Oroya.)

PROPONENTE.—En el informe del ingeniero D. F. Blume sobre el proyecto de construccion del ferrocarril de la Oroya (1869) se lee:—

"En todos los países, la primera condicion que se exige, particularmente cuando se trata de obras ejecutadas por cuenta del Estado, para admitir una propuesta, es que el proponente pueda producir antecedentes que garanticen su capacidad y competencia para llevar á cabo su ejecucion. Aquí, esta consideracion es de tanto mas peso cuanto que el no cumplimiento de la contrata amenazaria de un modo vital la realizacion definitiva de una via tan importante, y una multa, por efectiva y elevada que sea, no compensaria los perjuicios que sufriria el país."

Los fiscales han hecho la misma observacion que, de paso sea dicho, se encuentra como regla de conducta para el Gobierno, consignada en las leyes de Francia.

PROPUESTAS. Menos el ferrocarril de Chorrillos que se contrató con el primero que daba garantías de llevarlo á cabo, todos los demas se han hecho por medio de propuestas en libre licitacion, cuando no han sido por cuenta particular, sino por cuenta del Estado.

Las propuestas se han presentado cerradas y selladas, y acompañadas de la garantía exigida, para ser abiertas el dia prefijado en presencia del Oficial Mayor, el Jefe de Seccion, y los interesados, en el Ministerio de Obras Públicas.

Nunca se ha admitido propuestas despues del dia señalado, aun siendo mejores que las presentadas en el remate.

El Congreso autorizó, en 1862, al Poder Ejecutivo á fin de admitir la propuesta mas conveniente para a plantificacion del ferrocarril de Pisco á Ica, y en Enero de 1863 para aceptar las de varias casas de Lóndres que pedian la construccion de un ferrocarril á Jauja.

PROROGA.—Se han prorogado por buenas razones los plazos concedidos para estudios, para la presentacion de propuestas, para dar principio á la obra y para concluirla.

Aun en casos, como el del ferrocarril de Salaverry á Trujillo, en que se ha declarado administrativamente la caducidad del contrato y mandado cobrar la multa, á solicitud docu nentada del interesado, se ha revalidado el contrato.

PROTECCION.—De todo género ha sido la que el Gobierno ha prestado á las empresas de ferrocarriles, desde 1848 en que al del Callao ofreció conceder la mas ámplia proteccion y mandar franquear el auxilio de la policía en los casos que aquella lo demandase, quedando obligado á indemnizacion si por falta de auxilios sufriesen los intereses de la empresa.

Esta será protegida po el Gobierno con todos los medios de que este dispone, como una obra de utilidad pública, y quedará investida de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno en las construcciones de esta naturaleza. (F. de Chorrillos, 1856.)

El Gobierno concederá á la empresa cuanta proteccion le sea posible, conforme

á las leyes y siempre que no afecte los intereses fiscales. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

Las autoridades prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir sus deberes. (F. de Pisagua á Sal de Obispo, 1869.)

El Gobierno prefiere la proposicion presentada por D. Andrés Alvarez Calderon, bajo el sistema de proteccion del Gobierno por medio de préstamo de 2.600,000 soles en bonos del Estado. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

Ningun medio ha escaseado, ningun resorte ha dejado de tocar el Ejecutivo para llevar adelante la plantificacion de los ferrocarriles en el Perú, y siempre será memorable por tan meritorio empeño la administracion de D. José Balta á quien es justo decir que el Congreso ha auxiliado sin tasa.

PROYECTO DE CONTRATO.—Se nombra para formularlo á tres comerciantes de notoria honradez, luego que están aprobados los planos.

Está mandado que no se admitan proyectos de obras que el Gobierno no ha pedido.

PUENTES.—Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro. (F. de la Oroya, 1869.)

Los puentes serán de fierro sistema Mitchell, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro. (F. de Lima á Pisco, 1870.)

Los puentes serán del sistema tubular *(plategirder system)*. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

La empresa pondrá siempre puentes para no interrumpir el curso de las aguas.

R.

RADIO.—El radio mínimo de las curvas, será de 352 piés. (F. de Arequipa, 1868.)

Fíjase siempre en las especificaciones el radio mínimo de las curvas, con la acostumbrada falta de sistema en cuanto á la clase de medidas.

RAMADA.—Se exige para los carros en las estaciones de todos los caminos.

RAMALES O RAMIFICACIONES.—La empresa deberá hacer ramificaciones desde el *terminus* en Lima hasta los almacenes de Aduana, lo mismo que del *terminus* en el Callao hasta el punto en que se reciba allí la carga, si acaso esta ramificacion se cree conveniente. (F. de Lima al Callao, 1846.)

Se concederá á la empresa el que desde el *terminus* que debe establecerse fuera de la poblacion actual de Arica, pueda llevar un ramal al muelle, conforme se propone. (F. de Arica á Tacna)

A todo ferrocarril se conceden las ramificaciones, pero sin privilegio exclusivo.

La empresa tendrá derecho á establecer ramificaciones de ferrocarril en la extension de su línea. (F. de Lima al Callao, 1846.)

Los empresarios podrán extender ramales ó ramificaciones, desde cualquier punto de la línea principal hasta los lugares que crean conveniente, debiendo observarse, respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la línea principal. (F. de Iquique á la Noria, 1860.)

La empresa tendrá derecho exclusivo para formar ramificaciones á los valles de Vítor y Tambo y á los pueblos vecinos á la ciudad de Arequipa en un radio de 15 millas, por el término de veinte años. Los gastos de estas ramificaciones no se consideran en el capital cuyo interés garantiza el Estado. Estas líneas no pueden emprenderse hasta que no esté concluido el ferrocarril principal. Estas ramificaciones se harán hasta cinco años despues de concluido el ferrocarril principal y en caso contrario cesa este privilegio. (F. de Arequipa, 1863.)

Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde le sea posible, tiene adquirido desde luego el derecho de hacer dentro del término que le sea dable dichas ramificaciones; y las condiciones de esta concesion son desde ahora las mismas que quedan puntualizadas en los artículos anteriores sobre el ferrocarril á Chiclayo y Lambayeque (1867).

Comprendiendo el privilegio exclusivo concedido por la presente resolucion, solo la línea principal, á fin de obviar ulteriores dificultades, se declara asimismo, que *cualquiera puede construir ramales en toda direccion, ó líneas que prolonguen, á uno ú otro extremo, el curso de aquella*, con tal que soliciten y obtengan préviamente el respectivo permiso del Gobierno; y que sean cuales fueren las líneas férreas que se establezcan, no excluyen de ningun modo el tráfico que pueda hacerse de otra manera. (F. de Lima á Chancay, 1871.)

Las ramificaciones á que se contrae la cláusula de la propuesta principal, se declaran sin derecho á privilegio ninguno. (F. de Malabrigo á Ascope, 1869.)

Si durante el privilegio de los 25 años, quisiese el Gobierno construir por su cuenta un ramal sobre la línea establecida ó continuar la línea de Trujillo, ó concediese á otra empresa particular la ejecucion de dichas obras, queda obligado el actual empresario á trasportar por la mitad del precio de tarifa todos los materiales que sean necesarios para dichas obras. (F. de Salaverry á Trujillo, 1870.)

RATIFICACION.—Tanto el Ejecutivo como los contratistas han tenido que hacerla en los contratos cuyas condiciones han sido alteradas por la otra parte contratante.

Puesta en duda la exactitud de los estudios y presupuestos del ferrocarril á

Chimbote á Huaraz, el Gobierno mandó examinarlos de nuevo y fueron ratificados.

RECIBIDO.—Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, presentarán los empresarios el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones del contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán los contratistas ó sus representantes, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

RECLAMACION DIPLOMATICA.—De la manera mas terminante se ha excluido en todos los contratos, declarándola por el hecho causa bastante para su anulacion, sin que se reconozcan mas derechos que los concedidos por las leyes nacionales á los peruanos. Razon de sobra ha habido para adoptar esta medida indispensable.

En Enero de 1864 decia (f. 35, tomo 1º) el señor Ministro de Gobierno al de Relaciones Exteriores que:—

"A consecuencia de la estimable comunicacion de US. de fecha 4 del próximo pasado Diciembre, participándome que el señor Encargado de Negocios de S. M. B. habia presentado en el despacho de US. una reclamacion, en que apoyaba las que igualmente habian hecho los accionistas del ferrocarril entre Arica y Tacna, por la intervencion del Gobierno peruano en la tarifa; he tenido que registrar y tomar datos de todos los antecedentes, para poder informar á US. sobre este asunto, agregando los que tambien existian en este despacho, y que remito al de US. para que los tenga presentes, al resolver lo conveniente sobre la citada reclamacion."

Larga y fastidiosa, cuanto injusta y abusiva fué la del inglés, que terminó forzosamente con la prueba de que habiendo garantizado el Gobierno un interés de 6½ % la empresa del ferrocarril sacaba del camino 8¾.

Antes, sin embargo, de llegar á este desenlace dió motivo la reclamacion á discusiones envenenadas que, exasperando los ánimos por la insolencia con que se pretendia la estorcion al amparo de bandera extraña y potente, crearon el recelo de tratar con forasteros, á menos de hacerles renunciar de juro la proteccion de su nacionalidad cuando las circunstancias ó el antojo se lo pidiesen.

Así que, conviene refrescar la memoria de aquellos antecedentes para que no aparezcan como engendro de malquerencia las precauciones que mas tarde las lecciones este contrato hicieron por necesidad adoptar al Gobierno peruano

Su Ministro de Gobierno en la antes citada comunicacion al de Relaciones le decia:

"En vista de los documentos de su referencia, creo que será inoficioso ocuparse de la historia del desgraciado negocio del mencionado ferrocarril; ni recordar hechos, que por mucha que fuera la moderacion del Gobierno al quererlos expresar, no dejarian de ofender á la casa empresaria."

En efecto, reclamaba el inglés ingente suma, parte de la cual desafortunadamente le fué abonada, so pretexto de que el ferrocarril no le rendia, cuando en realidad ya producia "mas del 6½ % de la garantía, segun resulta comprobado con las notas del interventor nuestro, remitidas por la Direccion General de Hacienda, y segun las cuales aparece que el tráfico del camino irá rindiendo un positivo sobrante, despues de pagarse sus gastos naturales."

Interpuso la empresa su reclamacion diplomática, despues que en todas las instancias la desahució "la Exma. Corte Suprema, la cual siempre ha merecido y merece gran respeto por lo acertado de sus fallos y por la independencia absoluta, con que esos honorables magistrados proceden. Este Supremo Tribunal decidió que el Gobierno peruano estaba en su derecho para intervenir en fijar las tarifas; y claro es que, segun los principios de justicia universal, ese fallo ha pasado en autoridad de cosa juzgada, y debe ser reputado y tenido como una verdad inalterable. No puede ni debe suponerse, ni remotamente, que el juicio apasionado de los empresarios pudiese ser mas cierto y fundado que el de ese tan respetable Tribunal."

No es por consiguiente de extrañar que el hoy muerto Fiscal de la Suprema, Dr. Don José Gregorio Paz Soldan, irritado por la descomunal pretension, soltase la rienda á los ímpetus de su naturalmente fogoso carácter y en un informe al Ejecutivo fecho en 22 de Febrero del año 64 (f. 37, tom. 1º) con palabras de despecho le dijese:

"Entre las varias demandas y reclamaciones particulares ó diplomáticas, que se han interpuesto contra el Gobierno peruano, para arrancarle dinero con que satisfacer la codicia de ávidos especuladores, debe ocupar un lugar preferente la que ha promovido el director de la empresa del ferrocarril de Arica, cuyo funesto privilegio forma una de las páginas mas tristes en la historia de nuestros contratos públicos."

Cuyo informe termina con estas frases arrancadas por la iniquidad de las reclamaciones:

"En cada privilegio concedido á los súbditos de Gobiernos fuertes de Europa; en cada contrato celebrado con ellos; en su ingerencia en nuestros asuntos; en su comercio; en el ejercicio de su industria; en la aplicacion de nuestras leyes; en los accidentes fortuitos que les suelen sobrevenir por sus malos cálculos ó torpeza, y hasta en los contratiempos de la mar, en todo hay siempre un azar, un peligro, una amenaza y un motivo para interponer una

demanda diplomática, no con el fin de esclarecer la verdad ó la justicia, sino para imponernos una contribucion, por reparacion de daños é indemnizacion de perjuicios. Su conducta obligará al fin á mirarlos como enemigos, segun los consideraron los romanos, sin tener contra ellos los motivos de queja que nos asisten. Así es que llegará dia, en que sea preciso para conservar nuestro honor, nuestra dignidad, nuestro reposo é intereses, no entrar con ellos en ningun género de contrato, limitándonos á concederles únicamente el goce de aquellos derechos que la naturaleza aconseja dar á todo hombre, y nada mas. No será culpa nuestra, que la opinion, los desengaños, nuestra seguridad, los recuerdos de las humillaciones que nos han obligado á sufrir, lleven las cosas á ese extremo, que sería un *anacronismo* social, para los que ignoren la historia de las reclamaciones que tanto han afligido nuestro país."

Ahora se comprenderá por qué ningun contrato se firmó despues con extranjeros, sin que antes, como va dicho, renunciase este á la via diplomática en la reclamacion de sus derechos: cuya renuncia, si bien para quienes de ella quisieran olvidarse, es en lo absoluto ilusoria, serviria en todo caso de mal precedente para los que empezasen deduciendo un derecho de que por su voluntad se habian desposeido, como condicion esta indispensable al logro de todos los demas.

RECONOCIMIENTO.—El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él, antes de abrirse al tráfico, por un ingeniero del Estado. Podrá ordenar el mismo reconocimiento en cualquiera época que lo estime conveniente y hará conocer á la empresa los defectos ó faltas que se descubran, para que los repare. (F. de Eten, 1871.)

El Gobierno hará practicar un reconocimiento del camino cinco años antes de concluirse los noventa y nueve que de propiedad tiene la empresa.

Por órden suprema, practicó, en 1871, el injeniero de Estado señor Hohagen, un reconocimiento del ferrocarril del Callao y señaló sus defectos, á los cuales se mandó poner remedio.

REEMBOLSO.—Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 % al año, el exceso se entregará al Estado en reembolso y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de la garantía. (F. de Pisco á Ica, 1861.)

El mismo artículo se lee en todos los contratos en que el Gobierno ha avanzado fondos.

REGALIAS.—A varias empresas se han concedido privilegios especiales, y ellas á su vez tambien los han otorgado.

Al ferrocarril del Callao:—

"Podrá tomarse del camino carretero toda la parte que fuese necesaria para el ferrocarril; pero sin perjuicio de dejarlo libre, ó con la extension suficiente para el tráfico."

Tener carros de lujo, para agregar á los trenes en servicio de las personas y comitivas que quieran alquilarlos por separado á un precio mayor, pero fijo, que designará la misma empresa.

Fabricar habitaciones en la parte exterior del mencionado local, sin que esta fábrica perjudique al objeto á que está destinado.

Ser preferidos los empresarios del ferrocarril por el tanto que otro propusiere hacer la obra de la aduana del Callao.

En el caso de que el Gobierno tenga por conveniente sacar á remate el derecho de muelle y pescante, ser preferidos los empresarios en el remate por el tanto que otro ofrezca.

Al ferrocarril de Chorrillos:—

La empresa podrá establecer en sus términos plazas de mercado, sin perjuicio de las existentes.

Si el Gobierno acordase la construccion de un ferrocarril hácia la costa de Pisco ú otros puntos, invitará á la actual empresa para que por su parte presente tambien la respectiva propuesta.

Si los empresarios del ferrocarril del Callao y Chorrillos quisieren aproximar ambas líneas por medio de ramificaciones, celebrarán libremente un contrato del modo mas conveniente á los intereses de la sociedad, con intervencion del Gobierno.

Al ferrocarril de Iquique á la Noria:—

Preferencia por el tanto sobre cualquiera otro para construir los ferrocarriles de la provincia de Tarapacá:—

"En caso que posteriormente se reconozca la posibilidad y conveniencia de establecer comunicacion por vias férreas entre las caletas de Pisagua, Mejillones ó cualesquiera otras y sus respectivas salitreras, D. José María Costas y D. Federico Pezet serán preferidos para la construccion y explotacion de esas vias, en los términos que oportunamente se estipulen."

Despues se ha extendido el privilegio hasta la frontera boliviana.

Al ferrocarril de Pisagua y Sal de Obispo:—

El privilegio comprenderá tambien á las caletas comprendidas entre Pisagua é Iquique, y....en fin, esta empresa gozará en general de todas las franquicias y derechos que se han dado y en adelante se den á las de su clase en la Republica.

Al ferrocarril de Arequipa:—

La compañía tendrá la obligacion de contribuir con todos sus medios, para que se efectúe la continuacion de la línea actual á Lampa, Puno y Cuzco; pudiendo hacer los estudios preliminares con tal objeto

Al ferrocarril de Chancay:—

Para el establecimiento de la línea férr

la empresa podrá ocupar los caminos actuales, bien sean carreteros ó de herradura, pero dejándolos expeditos para el tráfico de carretas, etc.

Al ferrocarril de Puno:—

El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones, mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso de quince ó mas carros y un coche que necesite el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, debiendo reemplazarlos al año con otros pertenecientes al ferrocarril de Puno; pero pudiendo hacer uso gratis de las locomotoras del de Arequipa.

Al ferrocarril de la frontera boliviana:—

Los contratistas podrán trasportar y conducir por el ferrocarril de Arica á Tacna todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, y del mismo modo á todos sus empleados y peones mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso del mismo privilegio que disfruta el Estado, segun la contrata con los empresarios del primero, sin perjuicio de los arreglos privados que pueda ajustar con ellos á este respecto.

Al ferrocarril de la Oroya:—

En mérito de lo aducido por el contratista del ferrocarril de la Oroya en la presente solicitud: se le autoriza para que proceda á destruir la parte de la muralla que necesita para emplear los materiales que extraiga en terraplenar la esplanada en donde debe construirse en esta capital la estacion principal de dicho ferrocarril.

Al Gobierno:—

Tanto en el caso de venta como en el de hipoteca, los contratistas ó sus cesionarios deberán dar aviso al Gobierno por si quisiere comprar el camino, ó facilitar los caudales que necesite la empresa, pues para una y otra cosa gozará el Estado del derecho de preferencia. (F. de Arequipa, 1864.)

Si el Gobierno quisiere comprarlo despues de diez años de plantificado y puesto en servicio, se le venderá, pagando préviamente el importe de las acciones, á precios corrientes de plaza, si no exceden del valor primitivo, y en el caso de que excedan, á la par y mas la mitad del aumento. (F. del Callao, 1847.)

La empresa queda obligada á poner un coche de primera clase para la autoridad departamental, poniendo á disposicion de la expresada autoridad cuatro libretas para el uso de los funcionarios públicos y demas empleados que viajen en servicio del Estado. (F. de Salaverry á Trujillo, 1870.)

El ferrocarril de Guadalupe á Pacasmayo se compromete á no cobrar por la conduccion de rieles, material rodante y demas que necesitasen los nuevos ferrocarriles, sino la mitad de los fletes ordinarios: y los nuevos empresarios podrán optar entre pagar la dicha mitad de los fletes ó construir una línea provisional desde cualquier punto de la costa hasta el lugar en que comiencen sus trabajos, para solo el objeto de acarrear los dichos materiales y destruyendo la línea provisional luego que este trabajo termine.

REGLAMENTO.—Además de las facultades ámplias que el Gobierno tiene para dictar uno general que sirva para la explotacion de los ferrocarriles, todos los contratos que sobre estos se han hecho, incluyen la cláusula de que la empresa se someterá á los que dicte el Gobierno—y que ha dictado, siendo Ministro el señor D. Aurelio Garcia y Garcia á cuya ilustracion y perseverancia se debe el que hoy rige.

REMATE.—Con las únicas excepciones del ferrocarril de Arica á Tacna, el de Pisco á Ica concedido á D. José F. Canevaro, y el contrato Candamo para el Callao, todos los ferrocarriles de la República se han sacado á remate, conforme á la ley, posterior con mucho al contrato del Callao. El remate se hace siempre por medio de proposiciones escritas que se abren delante de los interesados y de varios empleados, bajo la presidencia del Ministro de Obras Públicas.

Omitióse del todo esta formalidad con el ferrocarril de Arica á Tacna, cuyo contrato dice que "habiendo examinado los planos levantados por el ingeniero W. Evans, el informe con que se han acompañado y las propuestas presentadas por D. Joeé Hegan: concédese al referido Hegan el privilegio que solicita para construir un camino de hierro del puerto de Arica á la ciudad de Tacna."

Es muy de notar esta circunstancia por que anda aparcada con la no menos atendible de que el ferrocarril se hizo con fondos del Gobierno, devueltos mas tarde en papel-moneda de baja ley y además se le garantizó á esta línea el interés de 6 ½ % en sus productos: regalías que están denunciando un favoritismo sin igual, pagado luego con sobra de ingratitud.—Véase *Reclamaciones Diplomáticas.*

En 1852 se hicieron las ramificaciones (tom. 1º pág. 50) del ferrocarril del Callao, á que los empresarios estaban obligados, sin remate y solo por comision al General Gobernador.

Mas tarde los empresarios ofrecieron "de una manera franca y desinteresada encargarse de la construccion de las dos vias que deben hacerse desde el muelle hasta la aduana, sin otro gravámen que los costos de la obra, ya valorizados y conocidos." (f. 25,000.)

RESCISION.—Véase *Caducidad.*

"Porque el camino de fierro de esta capital al Callao, mandado construir en 20 de Marzo de 1834, no tiene un objeto importante ni se cree indispensable para el tráfico; que es mas conveniente la refaccion y mejora del actual con el producto de un moderado derecho de peaje que no moleste ni grave como al presente á los transeuntes" se decretó: "Queda sin efecto alguno la contrata celebrada con D. Tomás Gill para la construccion de un camino de fierro de esta capital al Callao."

Si la obra no fuese principiada, ó no se concluyese dentro de los plazos dichos, se tendrá por cancelada la concesion y de ningun valor ni efecto; á no ser que la demora proviniese de guerra interior ó exterior ó de algun otro caso fortuito ó de fuerza mayor. (F. de Malabrigo á Ascope, 1869.)

Si el contratista por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula 3ª, por ese solo hecho, para declarar, por sí solo, fenecido el contrato, y exijir de dicho contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley. (F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.)

Manifestándose en el presente informe del Prefecto de la Libertad que el empresario del ferrocarril de Trujillo á Salaverry habia remitido gran cantidad de materiales para la construccion de esa obra, y habiendo avisado por telegrama fecha 25 del actual el Subprefecto de Trujillo que los trabajos de terraplen habian ya comenzado; se suspenden los efectos del supremo decreto de 1º de este mes, por el que se declara rescindido el contrato celebrado con D. Juan Manuel Ugarte para la construccion del enunciado ferrocarril, el que quedará en todo su vigor y fuerza.

RESPONSABILIDAD.—Véase *Daños y Perjuicios.*

Existe en los contratos la de la empresa para las pérdidas de efectos; pero no para los daños causados á las personas. Esto se debe entender siempre sin perjuicio de tercero, y tanto el actual Reglamento de Ferrocarriles como el de Señales dejan expedita la via judicial para reclamar.

RIEL.—Los rieles para el ferrocarril de Arica á Tacna deberian pesar 60 libras la yarda. Lo mismo los de Iquique á la Noria. Para los ferrocarriles de Arequipa y de Lima á Pisco se mandó "sujetarse al presupuesto de la obra."

Al empresario del ferrocarril de Pisco á Ica se le autorizó por decreto especial de 27 de Junio de 1865 para usar rieles de 60 libras.

El ferrocarril de Cerro de Pasco propuso rieles de 45 libras y se le mandó usar los de 60.

Al de Eten no se le impuso condicion alguna.

La denominacion *libra* se trueca en la de kilógramo en algunos contratos.

La forma constante del riel es la llamada de T.

La union de los rieles entre sí se efectúa por un par de planchas de fierro dulce de 20 libras (*fish plates*) ligadas con cuatro tornillos de 0,021 metros de diámetro.

Son libres de derechos de importacion.

No hay en el Perú rieles de acero.

A D. Diego Sutil se le concedió privilegio para introducir ferrocarril de un solo riel.

ROBOS.—Véase *Daños y Perjuicios.*

Las empresas son responsables de los robos, en su poder efectuados, de mercancías entregadas con las formalidades de estilo.

RUEDAS.—Las ruedas serán de fierro fundido (*cast iron chilled wheels.*)

S.

SALON.—La estacion de Puno abrazará:

1º Un edificio que contenga:

(A) Salones amueblados para pasajeros de primera clase y otros para los de segunda, en departamentos separados para los pasajeros que llegan y los que salen. (F. de Arequipa á Puno, tom. 1º pág. 4.)

Salon se llama el excusado en el ferrocarril de Lima á Chancay, á imitacion del yanki *Saloon.*

SECCIONES.—Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir la línea por secciones, estará obligado el empresario á entregarla de ese modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

El ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho empezó á explotarse por la seccion de Lima á Ancon.

En 15 de Febrero 1871 se resolvió abrir al tráfico el ferrocarril de la Oroya desde Lima hasta Cocachacra; se pactó el número de trenes, tarifa, mensualidad libre, trasporte gratis de las balijas y 40 libretas de pasaje; militares, empleados y carga la mitad; tiempo, hasta concluir la obra, menos si el Gobierno hace otra cosa.

En 31 de Marzo de 1871 se permitió la explotacion del trazo hecho del ferrocarril de Pisco á Ica por cuenta de la compañía y sin responsabilidad pecuniaria del Gobierno, cobrándose por tarifa que sería aprobada. Abriéronse 41 millas. Hoy está arrendado todo el camino.

Cada seccion se entregará prévia certificacion del ingeniero del Gobierno y me-

diante acta. (Esto no excluye el derecho del Gobierno al reconocimiento.)

Las diversas secciones de los Ministerios de Gobierno y de Hacienda han contribuido mucho con sus informes á la realizacion de contratos y al despacho de los asuntos en general.

SERVICIO CIVIL Y MILITAR.—Véase *Trabajadores.*

SERVICIO DE PUERTOS.—Id. Id.

SOBRANTES DE LA OBRA.—Don Enrique Meiggs queda obligado á vender al Estado los restos que le queden de los materiales destinados á la obra, siempre que el Gobierno los necesite. (F. de Arequipa, 1868.)

Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

Además los sobrantes de algunos ferrocarriles han servido para completar y equipar otros, que sin este auxilio habrian sufrido largas demoras.

SOCAVONES.—Los socavones tendrán 16 piés de ancho y 19 de alto, contados desde la cima del arco hasta un pié mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el material, como en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socavones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario. (F. de Arequipa, 1868.)

Los socavones tendrán 4 metros 572 ó 15 piés de ancho, sobre 19 de alto, contados desde la cima del arco hasta el plano, es decir, hasta 0 m. 30,479 ó un pié mas abajo de la gradiente, etc. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

Los socavones tendrán 58 metros ó sea 19 piés de alto hasta la parte superior de la bóveda y 55 metros de ancho al nivel de formacion en roca viva. Si la blandura del terreno exige la construccion de un arco de piedra o ladrillo, tendrá este la forma de un semicírculo sostenido por paredes hechas hasta la altura de 11 piés. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

SOCIEDAD.—La empresa se denominará Ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco y las obligaciones de ella en cuanto á la construccion del camino recaerán sobre el proponente D. Federico Blume, á quien el Gobierno exigirá su cumplimiento, pudiendo organizar la sociedad en el tiempo y forma que creyere conveniente.

El concesionario tiene derecho á formar una con tal que se considere puramente nacional y sujeta á las leyes del Perú, aunque la formen extranjeros.

El reglamento interior de la Sociedad es de libre otorgamiento, con tal que sujete á los términos del contrato con Gobierno.

Para mayor seguridad siempre se participado á este la formacion de la ciedad y la ha aprobado.

SUBVENCION.—La mayoría de los fer carriles del Perú la han tenido y tiene pero hay caminos, como el de Eten, q han sido construidos y se sostienen cuenta particular, sin que el Gobierno ya intervenido en mas que la concesio terrenos y en su expropiacion cuando sido necesaria.

SUSPENSION DE PAGOS.—Si por cualqu acontecimiento, el Gobierno dejare de gar tres mesadas consecutivas, pudie ocasionar con esta falta la paralizacion trabajo, queda facultado el empres bien para suspender los trabajos, sin nunciar por ello al derecho de exig cobro de lo debido, con el interés corr te en la plaza de Lima, y los daños y juicios que se le ocasionen, ó bien p continuar la obra, hasta su conclusion los capitales que pueda proporcion y explotarla en seguida por su cuenta ta hacerse pago de lo que se adeudar los intereses que haya pagado y de los juicios que hubiese sufrido. (F. de Pa mayo á Cajamarca, 1869.)

SUSPENSION DE TRABAJOS.—La susp del trabajo en un plazo prefijo en el trato justifica la anulacion de este rada por el Gobierno administrativa

SUSPENSION DE TRAFICO.—En 24 de Fe ro de 1871 se ordenó, por causa de imp perfecciones y porque [illegible] *puede entregarse el tráfico sin que* [illegible] *todas las condiciones que garantizan la seguridad de las personas que transitan ella*"—suspender el tráfico del ferr de Ancon á Chancay hasta corregir defectos y darle solidez.

En 18 de Marzo se exceptuó de la hibicion á las locomotras.

Remediadas las principales falta vió mas tarde á permitirse el tráfico

SUSTANCIA EXPLOSIVA.—Lo mismo *Polvora.*

T.

TALUD.—El talud será de uno á diez vertical en cortes de roca [illegible] todos los demas cortes y en los [illegible] será el natural, salvo los cas [illegible] revestidos con muros de [illegible] (F. de la Oroya, 1872.)

El talud será el natural, salvo [illegible] revestidos con mur solidez. (F. de Pacasmayo á [illegible] pé, 1871.)

TANQUES.—6° Los tanques [illegible] fierro batido, colocados sobre [illegible]

de fierro ó albañilería, que contenga cada uno doscientos galones, con sus aparatos correspondientes. (F. de Arequipa á Puno, tom. 1º pág. 4.)

TARIFA. En este delicadísimo asunto se ha dispuesto *invariablemente* que el *Gobierno aprobará la tarifa á propuesta de la compañía*, quien la presentará al efecto con la debida anticipacion.

En toda contrata se ha estipulado una rebaja considerable para el pasaje de los empleados que viajan en comision del Gobierno, para las tropas nacionales y para la carga del Estado.

La conduccion de la correspondencia es gratis en todos los caminos; muchos han concedido tambien gratis el pasaje del encargado de la correspondencia, y algunos ferrocarriles se han obligado á darle coche separado.

TASACION.—En 8 de Marzo de 1870 se expidió un supremo decreto (tom. 1º pág. 129) en el que ordena el modo de hacerla.

TELEGRAFO.—El Gobierno empezó por permitir á las empresas el establecimiento de una línea de telégrafo sin privilegio, á lo largo del camino, y acabó por establecer esta cláusula como vital é indispensable.

Efectivamente, hoy no se concibe servicio de ferrocarril como debe ser, si no tiene telégrafo á su disposicion.

Todos los trenes tienen obligacion de usar telégrafo de soga entre uno y otro coche para seguridad de los pasajeros en casos de accidente.

Al ferrocarril de Chorrillos se le impuso una multa de cien soles por esta falta.

TERMINOS.—El Gobierno se ha comprometido á dar terreno para las estaciones terminales cuando los ha tenido; en otro caso os ha expropiado, y para el ferrocarril del Callao (inglés) compró una casa.

Los términos tendrán todas las comodidades y decencia de los ferrocarriles europeos, evitando el lujo, pero consultando la elegancia y economía.

El término se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, bien por la demora que sufriesen los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

TERRAPLENES.—Los terraplenes en tierra cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un 6 % de altura. (F. de Arequipa, 1868.)

Los terraplenes en tierra ó cascajo que hayan asentado despues de un año de plotacion, serán repuestos á la altura que lo exija la gradiente. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

Los terraplenes tendrán 15 piés ó sea 4.6 metros de ancho al nivel de formacion, con chaflanes que deben variar segun la clase del terreno, es decir:

En terreno duro, greda ó cascajo.	1 á 1½
En tierra blanda cascajo fino....	1 á 1¾
En arena.....	1 á 2

TERRENOS.—El Gobierno concede gratuitamente á la empresa, por el término de noventa y nueve años, el uso de los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes. Si la empresa necesitase de algunos terrenos municipales, ó de particulares, para términos, estaciones ó depósitos, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos. (F. de Iquique á la Noria, 1860.)

Esta ha sido la norma general de todas las concesiones, sin excepcion alguna, menos la siguiente:

1ª El recurrente abonará á justa tasacion los terrenos por donde pasa la línea, ya sean del Estado, de corporaciones ó de particulares. (F. de Chancay á Palpa.)

El Gobierno ha hecho expropiar de oficio los terrenos de particulares y ha dispuesto que no se interrumpan los trabajos interin se está siguiendo el expediente de expropiacion.

TIEMPO.—Véase *Plazos*.

TIMBRES.—Lima, Setiembre 10 de 1869.—Vistas las solicitudes presentadas por el empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, por el del ferrocarril de Eten y por el gerente del Banco de Crédito Hipotecario, sobre pago de timbres en las escrituras de compañía con capital constituido,....se declara: que en las escrituras públicas que contengan mutuas obligaciones, novaciones del contrato, reconocimiento de deuda ó establecimiento de sociedades con capital constituido, inclusive las de empresas de ferrocarriles, se deben poner tantos timbres de cualquiera clase, adaptándose la que preste mas comodidad, cuantos representen en su total valor el 1 % del comprendido en la escritura; y se dispone que los escribanos públicos lleven una razon detallada de todas las cantidades que, desde la fecha de la precitada ley de 11 de Febrero, se inviertan en timbres, al extenderse las escrituras á que se refiere el párrafo 4º del artículo 4.º de dicha ley, con expresion del nombre del que pague la contribucion, y á fin de reunir y presentar estas razones al Congreso, con el objeto de devolver á los contribuyentes las cantidades que erogueu de mas, una vez aplicada y establecida la interpretacion auténtica de la ley.

Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspon-

diente, con excepcion del pago de contribucion de timbres. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

TRABAJADORES.—Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebraren, serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas.

Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

Los contratistas están facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

Los trabajadores de un ferrocarril están exentos de servicio militar, menos los peruanos en caso de guerra extranjera.

En las contratas primitivas se establecieron cláusulas muy restrictivas para que los trabajadores fuesen únicamente peruanos.

TRAMITES DE LEY.—La de 8 de Noviembre de 1864 (pág. 55, tom. 1º) señala el procedimiento que debe observarse para la construccion de un ferrocarril, á saber: 1º Estudios de la via, presupuestos y datos para conocer su utilidad y producto; 2º Exámen de estos documentos por la Direccion de Obras Públicas (suprimida) y hoy por la Junta de Ingenieros; trazo final por un ingeniero de la junta, quien devolverá el expediente al Gobierno con su informe detallado; 3.º Informe de una junta de tres comerciantes nombrados por el Ejecutivo.

Este cita á remate señalando dia; abre las propuestas en público y adjudica la obra al mejor postor.

Para admitir *propuestas*, exige las condiciones que se leen en dicha palabra.

TRASMISION.—TRASPASO.—D. José F. Canevaro y la compañía que pueda organizar, tendrán la facultad de trasmitir en parte ó en el todo sus derechos al camino, por cualquier contrato. Esta facultad se extiende á las demas que son accesorias á la libre propiedad. La trasmision se hará con aprobacion del Gobierno, y si se verificase en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático. (F. de Pisco á Ica, 1868.)

La venta ó trasferencia de la línea á otra empresa no podrá hacerse sin prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno, quien se reserva el derecho de sustituirse al comprador por el mismo precio, y en ningun caso podrá trasferirse la propiedad del camino á ningun Gobierno ó Estado extranjero. (F. de Ilo á Moquegua, 1870.)

El Gobierno ha aprobado constantemente los contratos de trasmision hechos bajo las bases anteriores.

El primer contrato trasmitido fué el de Arica á Tacna en 1857.

El traspaso del ferrocarril de Chancay á Huando en Julio de 1872 (t. 1.º pág. 171) se hizo sin permiso del Gobierno.

"Visto el presente recurso del cual aparece que los concesionarios para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Recuay no están resueltos á aceptar el precio de veinticuatro millones de soles que se ha fijado en el supremo decreto de 31 de Octubre próximo pasado: Que don Enrique Meiggs se halla resuelto á aceptar aquel precio y que dichos concesionarios dejan en libertad al Gobierno para contratar con él la mencionada obra, sin que obsten los derechos que han adquirido como proponentes y concesionarios: se dispone que se entienda con D. Enrique Meiggs la suprema resolucion de 31 de Octubre último, y en su consecuencia se pondrá en su conocimiento el referido decreto, para que con su aceptacion se proceda á extender la respectiva escritura."

TRASPORTE.—En la palabra *Tarifa* está explicado su servicio económico.

TRAZO.—En la ejecucion de los trabajos se sujetarán al trazo preliminar formado por los injenieros Blume y Echegaray; pero si del estudio definitivo que se haga, resulta que puede seguirse otra línea ó sufrir algunas alteraciones que redunden en beneficio de la obra, la empresa lo hará presente al Gobierno, para que tomándolas en consideracion resuelva lo conveniente. (F. de Arequipa, 1863.)

Este trazo no podrá variarse sin prévia noticia y aprobacion del Gobierno, (F. de Pisco á Ica, 1861.)

El estudio preliminar á que se refiere el inciso 1.º del artículo 1º de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido como ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios; y debe contener precisamente las cláusulas que se leen en la pág. 155, tom. 1.º de esta obra.

El empresario Edmonson nombrará un ingeniero de crédito conocido y los ayudantes necesarios, para que en union con el ingeniero que nombrará el Gobierno, procedan á practicar el trazo definitivo, sujetándose estrictamente á las indicaciones contenidas en el decreto 7 de Diciembre de 1864, y á las demas instrucciones que dará la Direccion de Obras Públicas. (F. de Chimbote á Huaraz, 1868.)

Presentados los estudios, trazos, perfiles y presupuestos á que se refiere el anterior oficio, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º de la ley de 8 de Noviembre de 1864: nómbrase por parte del Estado al ingeniero D. Gerrit Backus, para que de acuerdo con el que nombre e

empresario D. Enrique Meiggs, se forme el trazo final y se rectifique el presupuesto de la línea férrea de Arequipa á Puno. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

De esta operacion resultó 1.000,000 de soles á favor del Erario.

TRIBUNALES.—Las cuestiones que pudieran suscitarse y hacerse contenciosas, entre la empresa y el Gobierno serán resueltas por los Tribunales y conforme á las leyes de la República; sin que sobre esto se admitan reclamaciones de ningun género de los cónsules ó agentes diplomáticos. (F. de Lima al Callao, 1847.)

Las cuestiones que ocurran con el Gobierno y la empresa, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo la empresa, en ningun caso, ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

Véase á mayor abundamiento *Reclamacion diplomática.*

TROPAS.—Las tropas que el Gobierno quisiere trasportar de un punto á otro de la línea de la empresa, serán conducidas *gratis.*

Por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente que por los empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de los precios establecidos, acreditándose esto en papeletas que expedirán únicamente el Prefecto de Ica y el Gobernador de Pisco. (F. de Pisco á Ica, 1868.)

Los dos artículos anteriores comprenden los dos distintos tipos adoptados para el trasporte de tropas.

Será preciso en cada caso ver el contrato particular.

Si el Gobierno necesitare ocupar por alguna vez la línea para el trasporte de tropas, oficiales, empleados y cargas, será gratis su conduccion. (F. de Chancay á Palpa.)

U.

UTILIDAD.—Se fija á la empresa la utilidad de 15 % anual sobre los capitales invertidos; y cualquiera que sea el exceso, será partible entre la misma empresa y el Estado que aplicará su mitad á las atenciones mas preferentes del servicio público.

Esta fué la base para el pacto hecho con el ferrocarril del Callao en 1847, que no se llevó á cabo por falta de contratista; porque se temia sin duda que el ferrocarril no produjese tanto ni tan poco.

En Europa se calcula de utilidad en un ferrocarril el 10 %.

En los Estados Unidos no hay tipo reconocido.

V.

VALES.—Véase *Pagos y Bonos.*

VIA.— Este camino será de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, si acaso la empresa lo cree conveniente.

Por ahora el camino será de una sola via, con los cambios, apartaderos, plataformas y demas necesario en las estaciones ó en los puntos intermedios que se juzguen convenientes. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

El camino será de una sola via, y será construido con toda la solidez que requiere su objeto, empleando materiales y máquinas de la misma calidad y fuerza que los empleados en el ferrocarril de Iquique. (F. de Pisagua, 1864.)

La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion. (F. de Arequipa, 1868.)

VIA NUEVA.—Lima, Setiembre 28 de 1869. — Visto este expediente promovido por D. Juan Antonio Garcia y D. Pablo Sacio, sobre el descubrimiento de una nueva via, para el Ferrocarril Central Trasandino, en virtud de la cual se obtendrá una economía de cuatro á seis millones de soles, solicitando que el Gobierno les conceda por su descubrimiento la suma de doscientos cincuenta mil soles, se resuelve: que los empresarios señores Meiggs y Montero procederán dentro de un breve término á estudiar la nueva línea.

Que los gastos de este nuevo trazo serán de cuenta del Estado, si del estudio y presupuesto que presenten los señores Meiggs y Montero, resulta ser positiva la practicabilidad del ferrocarril por la nueva línea y positivo tambien el ahorro de los cuatro á seis millones de soles, que se indican;

Que si no es practicable la obra por la via que proponen Sacio y Garcia, ni es real ni efectivo el ahorro de los cuatro á seis millones de soles, comparados los presupuestos de ámbas líneas, son de cargo de estos señores los gastos y trabajos que se emprendan en dicho estudio;

Que estos señores deben prestar una garantía suficiente para indemnizar los gastos que se hagan en el nuevo trazo, si este no llena las condiciones de practicabilidad, gradiente menor y economía propuestas en su recurso.

VIADUCTOS.—Los viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro. (F. de Arequipa, 1868.)

VISTO BUENO CONSULAR.— Véase *Trabajadores* y *Facturas.*

VIVERES.—Los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la exencion de derechos de aduana por solo el tiempo que dure la construccion del camino.

Se entiende por víveres, la carne fresca,

Páginas.

Supremo decreto en que se acepta la propuesta de D. Enrique Meiggs.. 6
Nómbrase inspector para la compra de materiales..... 12
Nómbrase inspector para la construccion..... 12
Decreto en que se ordena al contratista la entrega de un depósito para estar á las resultas de las expropiaciones..... 12
Desígnase el sitio para la estacion en Arequipa..... 13
Ordénase el pago de pasajes en los trenes..... 13
Otros pagos á la empresa..... 14
Estado de la línea en Enero de 1872..... 14
Se declara que la Municipalidad de Puno no tiene derecho á señalar lugar para la estacion y se designa dicho lugar..... 15
Fíjase el 79 ℘ por tipo de los bonos entregados á D. Enrique Meiggs.. 15
Estado de la línea de Puno y otras..... 17
Decreto para que en cinco años se cobre 5 centavos de flete por milla á la tonelada de metales..... 18

Arica á Tacna.

Ley de 16 de Diciembre de 1857 que autoriza la construccion del ferrocarril..... 20
Contrata celebrada con D. José Hegan..... 20
Aprobacion del traspaso del contrato á una Compañía..... 23
Declárase que la Compañía puede formar libremente sus estatutos.... 24
Se manda por via de ensayo rebajar la tarifa de fletes..... 24
No se permite á la Compañía que cambie de tarifa sin autorizacion del Gobierno..... 24
Autorízase al Director de Obras Públicas para arreglar con la empresa las reclamaciones pendientes..... 25
El Director de Obras Públicas presenta un arreglo..... 25
Desapruébase el arreglo presentado..... 31
Decreto en que se restablece la primitiva tarifa..... 32
Sentencia de la Corte Suprema declarando sin lugar la querella de despojo de la Compañía..... 33
Tarifa de 1863 acordada por la empresa..... 34
Informe del Ministerio de Gobierno en la reclamacion diplomática promovida por la Compañía..... 35
Vista fiscal sobre la reclamacion diplomática..... 37
Informe del Director de Administracion acerca de la reclamacion diplomática..... 40
Vista fiscal en que se reproduce el anterior informe..... 44
La Compañía confiesa que gana mas del interés garantizado por el Gobierno..... 45
El interventor del Gobierno avisa el hecho anterior..... 46
Pago de pasajes á la Compañía..... 46
Se declara sin lugar la exencion de muellaje..... 46

C.

Callao (urbano).

Concédese á D. Guillermo D' Coursey el permiso que se le habia negado para establecer un ferrocarril en la ciudad del Callao..... 48

Callao (Aduana del).

Páginas.

Se contrata con D. Guillermo Stirling la construccion de las vias férreas en la Aduana del Callao..... 49
Declárase sin lugar la exencion de muellaje..... 50
Al Gobernador se le autoriza para hacer ramificaciones..... 50
Se contratan con la Compañía del ferrocarril del Callao dos vias del muelle á la Aduana..... 51

Callao á Bellavista.

Permiso concedido á D. Juan Dionisio Rivera para un ferrocarril de sangre entre el Callao y Bellavista..... 52
Decláranse sin lugar las modificaciones pedidas por el concesionario.... 52

Callao á la Punta.

Permiso otorgado á la Sociedad de Beneficencia para un ferrocarril de sangre entre la calle de Paz-Soldan y los baños de la Punta..... 53
Mándase á la Municipalidad que ventile en los tribunales sus derechos contenciosos..... 53
Se declara que la Beneficencia no puede obligar á la empresa de Lima al Callao á que deje cruzar su línea..... 54

Callao á la Oroya.

(Central Trasandino.)

Ley de 7 de Noviembre de 1864, que señala el procedimiento para la concesion de ferrocarriles..... 55
Don Enrique Meiggs propone hacer los estudios de una línea entre Lima y el valle de Jauja..... 57
Acéptase la proposicion anterior..... 57
Informe sobre la naturaleza de la obra en proyecto..... 58
Trazo del ferrocarril de Lima á la Oroya..... 59
Presupuesto del mismo..... 69
Nómbrase al ingeniero D. P. Marzo para formar el trazo final..... 71
Próroga para el remate..... 71
Proposicion de D. Enrique Meiggs para construir el camino..... 71
Nombramiento de una comision de ingenieros para examinar el proyecto. 74
Informe del ingeniero D. Federico Blume..... 75
Idem de la mayoría de la comision..... 78
Nombramiento de una comision de comerciantes para formular el contrato..... 80
Comunícase el nombramiento..... 80
A D. Juan Antonio García y D. Pablo Sacio que delatan una nueva via y piden su estudio, se les concede condicionalmente..... 80
Igual concesion se hace á D. F. Christian..... 81

Páginas.

Supremo decreto en que se acepta la propuesta de D. Enrique Meiggs.. 6
Nómbrase inspector para la compra de materiales..... 12
Nómbrase inspector para la construccion..... 12
Decreto en que se ordena al contratista la entrega de un depósito para estar á las resultas de las expropiaciones..... 12
Desígnase el sitio para la estacion en Arequipa..... 13
Ordénase el pago de pasajes en los trenes..... 13
Otros pagos á la empresa..... 14
Estado de la línea en Enero de 1872..... 14
Se declara que la Municipalidad de Puno no tiene derecho á señalar lugar para la estacion y se designa dicho lugar..... 15
Fíjase el 79 ℘ por tipo de los bonos entregados á D. Enrique Meiggs.. 15
Estado de la línea de Puno y otras..... 17
Decreto para que en cinco años se cobre 5 centavos de flete por milla á la tonelada de metales..... 18

Arica á Tacna.

Ley de 16 de Diciembre de 1857 que autoriza la construccion del ferrocarril..... 20
Contrata celebrada con D. José Hegan..... 20
Aprobacion del traspaso del contrato á una Compañía..... 23
Declárase que la Compañía puede formar libremente sus estatutos.... 24
Se manda por via de ensayo rebajar la tarifa de fletes..... 24
No se permite á la Compañía que cambie de tarifa sin autorizacion del Gobierno..... 24
Autorízase al Director de Obras Públicas para arreglar con la empresa las reclamaciones pendientes..... 25
El Director de Obras Públicas presenta un arreglo..... 25
Desapruébase el arreglo presentado..... 31
Decreto en que se restablece la primitiva tarifa..... 32
Sentencia de la Corte Suprema declarando sin lugar la querella de despojo de la Compañía..... 33
Tarifa de 1863 acordada por la empresa..... 34
Informe del Ministerio de Gobierno en la reclamacion diplomática promovida por la Compañía..... 35
Vista fiscal sobre la reclamacion diplomática..... 37
Informe del Director de Administracion acerca de la reclamacion diplomática..... 40
Vista fiscal en que se reproduce el anterior informe..... 44
La Compañía confiesa que gana mas del interés garantizado por el Gobierno..... 45
El interventor del Gobierno avisa el hecho anterior..... 46
Pago de pasajes á la Compañía..... 46
Se declara sin lugar la exencion de muellaje..... 46

C.

Callao (urbano).

Concédese á D. Guillermo D' Coursey el permiso que se le habia negado para establecer un ferrocarril en la ciudad del Callao..... 48

Callao (Aduana del).

Páginas.

Se contrata con D. Guillermo Stirling la construccion de las vias férreas en la Aduana del Callao..... 49
Declárase sin lugar la exencion de muellaje..... 50
Al Gobernador se le autoriza para hacer ramificaciones..... 50
Se contratan con la Compañía del ferrocarril del Callao dos vias del muelle á la Aduana..... 51

Callao á Bellavista.

Permiso concedido á D. Juan Dionisio Rivera para un ferrocarril de sangre entre el Callao y Bellavista..... 52
Decláranse sin lugar las modificaciones pedidas por el concesionario.... 52

Callao á la Punta.

Permiso otorgado á la Sociedad de Beneficencia para un ferrocarril de sangre entre la calle de Paz-Soldan y los baños de la Punta..... 53
Mándase á la Municipalidad que ventile en los tribunales sus derechos contenciosos..... 53
Se declara que la Beneficencia no puede obligar á la empresa de Lima al Callao á que deje cruzar su línea..... 54

Callao á la Oroya.

(Central Trasandino.)

Ley de 7 de Noviembre de 1864, que señala el procedimiento para la concesion de ferrocarriles..... 55
Don Enrique Meiggs propone hacer los estudios de una línea entre Lima y el valle de Jauja..... 57
Acéptase la proposicion anterior..... 57
Informe sobre la naturaleza de la obra en proyecto..... 58
Trazo del ferrocarril de Lima á la Oroya..... 59
Presupuesto del mismo..... 69
Nómbrase al ingeniero D. P. Marzo para formar el trazo final..... 71
Próroga para el remate..... 71
Proposicion de D. Enrique Meiggs para construir el camino..... 71
Nombramiento de una comision de ingenieros para examinar el proyecto. 74
Informe del ingeniero D. Federico Blume..... 75
Idem de la mayoría de la comision..... 78
Nombramiento de una comision de comerciantes para formular el contrato..... 80
Comunícase el nombramiento..... 80
A D. Juan Antonio García y D. Pablo Sacio que delatan una nueva via y piden su estudio, se les concede condicionalmente..... 80
Igual concesion se hace á D. F. Christian..... 81

Páginas.

La comision de comerciantes ofrece emitir su informe sin tomar en cuenta la nueva via..... 81
Proyecto de contrato hecho por la comision..... 81
Informe de la misma comision..... 86
Oficio con que remite su informe..... 89
El Gobierno da las gracias á la comision..... 90
Vista fiscal..... 90
Don Enrique Meiggs acepta el proyecto y la vista fiscal con algunas alteraciones..... 101
Decreto de convocatoria..... 106
Bases para el remate de la obra..... 106
Montero Hermanos no aceptan la vista fiscal..... 111
Don Enrique Meiggs no acepta modificaciones..... 112
Contrato celebrado con D. Enrique Meiggs..... 114
Tramitacion del decreto anterior..... 120
Decreto que determina la forma y valor de los vales..... 120
Declárase sin lugar la oposicion que la empresa del ferrocarril de Lima al Callao hace al establecimiento de la línea de la Oroya..... 122
Se manda proceder inmediatamente á la expropiacion de terrenos para la línea..... 123
Ordénase el estudio del ramal de la Oroya á Chanchamayo..... 123
Se declara que el ingeniero nombrado para el citado estudio sea solo su inspector..... 123
Nómbrase inspectores para la compra de materiales..... 124
Tambien se nombra inspector de los trabajos..... 124
Bono general para el ferrocarril de la Oroya..... 124
Se ordena el depósito de los bonos..... 127
Los vecinos de Huancayo solicitan que hasta dicha ciudad se extiendan los estudios de la línea de la Oroya..... 128
Decreto supremo que reglamenta las tasaciones para la expropiacion.. 129
Se declara sin lugar la reconsideracion, pedida por la empresa del Callaó, del decreto en que se desechó su oposicion al camino de la Oroya. 130
Sobre cómo se han de hacer los bonos provisionales para el ferrocarril de la Oroya..... 131
Modelo del bono..... 132
Aclaracion sobre el uso y destino de los bonos..... 133
Precio de los bonos..... 15
Accédese á la prolongacion del camino hasta la ciudad de Azángaro... 137
Se nombra superintendente para el ferrocarril..... 137
Se nombra inspector..... 137
Estado de la obra en Octubre de 1870..... 137
Destruccion de parte de la muralla de Lima para terraplenes del camino. 138
Estado de la obra en Enero de 1871..... 138
Abrese al público la seccion de Lima á Cocachacra. — Tarifa..... 142
Se autoriza la variacion del trazo en Malpaso..... 143
Comision para medir los terrenos al lado de la via en los ferrocarriles de Chancay y de la Oroya..... 144
Declárase que las comisiones de informe son cargos concejiles..... 144
Manda que se establezcan guardianes en las encrucijadas del camino... 144
El correo establece su servicio por el ferrocarril..... 144
Contrata hecha con D. Enrique Meiggs para un telégrafo..... 145
Estado del ferrocarril en Enero de 1872..... 145
Se ordena el remate del arrendamiento de la línea entre Lima y San Bartolomé..... 147
Concédese próroga para construir el telégrafo..... 148
Se permite que la empresa preste algun material al camino de Chancay. 148
Nuevo perfil para salvar el derrumbe que ocurrió en la via. — ¿Quién lo paga?..... 148
Ordénase el pago á D. Domingo Boza de las reparaciones del malecon. 149
Autorizacion para la compra de terrenos en el Callao..... 864

Páginas.

Terrenos rivereños en el Callao para el ferrocarril..... 864
Adquisicion de la casa de Sancho-Dávila..... 865
Expropiacion del conventillo de los Desamparados para la estacion del ferrocarril 865
Se aprueba la minuta de contrato..... 865
Itinerario y Tarifa..... 866
Pasajes..... 866
Se autoriza al empresario del ferrocarril para que abra la via que indica. 866
Nombramiento de interventor fiscal..... 867

Cerro Azul á Cañete.

Concesion hecha á D. Esteban Crosby y compañía..... 150
Otra concesion á D. Juan M. Montero y Rosas..... 151

Cerro de Pasco.

Concédese á D. Enrique Meiggs el estudio de las ramificaciones del ferrocarril Central Trasandino hasta el Cerro de Pasco y puntos navegables de los afluentes del rio Amazonas..... 153
Modificacion..... 154

Cerro de Pasco á la ciudad.

Concédese su construccion á Orbegoso Wyman y compañía..... 155
Vista fiscal sobre el carácter de los planos..... 156
Rectificacion de los estudios de esta línea..... 157
Convocatoria para el remate..... 159
Aviso oficial para el remate..... 159
Vista fiscal en favor del contrato de Orbegoso..... 159
Ratifícase la contrata de Orbegoso y compañía..... 160
Se declara que la empresa no está exenta de contribuciones legislativas. 160
El Gobierno permite la construccion de un muelle en Chancay para el servicio de la empresa..... 161
Devolucion de derechos de aduana impuestos á artículos para el ferrocarril..... 161
No ha lugar al cambio de garantía solicitado por los empresarios..... 161
Estado del camino en Noviembre de 1870..... 162
Dispónese el servicio de la deuda del ferrocarril..... 162
Se da mas plazo para terminar la línea..... 162

Chancay al Cerro de Pasco.

Concesion hecha á favor de D. Federico Blume..... 164
Modifícase la anterior concesion..... 166
Próroga otorgada para la construccion..... 166

Chancay á Palpa.

Páginas.

Concédese á D. Ceferino Elguera la construccion del camino..... 168
Don Santiago San Martin propone un ferrocarril de Chancay á la hacienda de Huando..... 168
Concesion á favor de San Martin..... 169
Don Ceferino Elguera solicita que su camino pueda abrirse al tráfico público..... 170
Se accede á la anterior solicitud..... 170
Don Santiago San Martin traspasa sus derechos á favor de D. Ceferino Elguera..... 171
Compra de terrenos para la línea:
A los señores Dulanto..... 172
A la señora Dª Andrea de Graña..... 173
Reconocimiento de peritos para abrir el camino al tráfico público..... 174
Informe de la Junta de Ingenieros..... 175
Abrese el camino al tráfico público..... 175
Permiso para construir un ramal..... 868
No ha lugar..... 868

Chimbote á Huaraz y Recuay.

Ley del Congreso que autoriza su construccion..... 1
Se autoriza á D. Juan Edmondson para hacer los estudios..... 176
Decreto legislativo para continuar los estudios..... 177
Edmondson presenta los estudios y el Gobierno ordena el trazo final... 178
Determínanse las bases para el contrato..... 178
Presupuesto de la obra..... 182
Don José Bianchi propone la construccion..... 184
No se admite la propuesta..... 185
Especificaciones para la construccion del camino..... 185
Don Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano proponen las bases de un contrato..... 189
Los mismos piden que se admita su propuesta..... 194
Admítese condicionalmente dicha propuesta..... 195
Se publica el contrato condicional..... 201
Declárase á Chimbote puerto mayor. — Construccion de un muelle.... 201
Tramitacion del expediente..... 202
Se exime del derecho de timbres la contrata de sociedad de Valdeavellano con Derteano..... 202
Montero Hermanos proponen la construccion..... 202
La Chambre y compañía proponen construir el ferrocarril..... 202
Correa Mariátegui y O'Phelan id. id..... 303
Se manda rectificar los estudios..... 203
Valdeavellano y Derteano piden reconsideracion del anterior decreto.. 204
La comision de ingenieros declara buenos los estudios..... 206
Se ordena un nuevo remate..... 209
Escritura de la sociedad Derteano-Valdeavellano..... 209
Derteano y Valdeavellano insisten en que se apruebe su contrato y ofrecen construir una via angosta..... 210
Correa Mariátegui y O'Phelan proponen la via angosta..... 211
Nómbrase una comision de ingenieros para informar..... 211
Informe de la comision de ingenieros..... 212
Se nombra una comision de comerciantes..... 212
Proyecto de contrato presentado por dicha comision..... 212

Páginas.

Dase la buena pro á los señores Derteano y Valdeavellano... 216
Proponen estos señores traspaso á favor de D. Enrique Meiggs..... 222
El Gobierno aprueba el traspaso..... 223
Se manda que acepte las condiciones D. Enrique Meiggs..... 223
Devolucion del depósito á Correa y socios..... 223
Acepta el traspaso D. Enrique Meiggs..... 223
Devolucion del depósito á Valdeavellano y Derteano. 223
Don Enrique Meiggs presta la garantía para el contrato..... 224
Se manda otorgar la escritura por escribano. 224

E.

Eten.

Don José Antonio Garcia y Garcia propone la construccion de un ferrocarril por cuenta propia 225
Interpone competencia el concesionario del ferrocarril de Pimentel don Juan Cossio 228
Vista fiscal para que se acepte la propuesta..... 228
Decreto supremo haciendo la concesion..... 229
Aclaracion para suprimir una cláusula y establecer el derecho de cruzar una línea á la otra..... 230
Amplíase la concesion de D. José Antonio Garcia y Garcia..... 231
Vista fiscal con respecto á la competencia del señor Cossio..... 231
Se declara infundada la competencia..... 235
Informe del ingeniero D. G. S. Backus sobre el estado del ferrocarril.. 236
Presupuesto del costo de construccion del camino y del muelle..... 239
Autorízase la formacion de una compañía anónima.... 240
Decreto á favor del ferrocarril de Eten en la competencia del de Pimentel 240
Primera escritura de sociedad..... 241
Informe de los ingenieros Prentice y Morris sobre el puerto..... .. 243
Deniégase á la empresa la exencion del derecho de muellaje..... 244
Concédese la exencion del derecho de timbres..... 245
Segunda escritura reorganizando la sociedad..... ... 245
Convenio hecho con el Banco del Perú reconociendo 600 obligaciones.. 247
Estado del camino en Agosto de 1871..... 248
Autorízase la apertura al tráfico parcial..... 249
Decreto que declara á Eten puerto mayor..... 249
Se autoriza la extension del tráfico provisional..... 250
Mándase devolver derechos de introduccion mal cobrados..... 250
Escritura para hacer una segunda emision de bonos..... 251
Regla general establecida para la aprobacion de estudios..... 253
Mándase reformar el crucero hecho por el ferrocarril de Pimentel..... 254
Se declara sin lugar la reconsideracion del decreto anterior..... 254
Informe del ingeniero D. A. Duval sobre el camino..... 255
Oficio de la Junta de Ingenieros enviando el informe..... 260
Se manda á los tribunales las querellas contenciosas..... 261
Apruébase la tarifa de fletes para la línea... 261
Apertura del ferrocarril al tráfico público..... 261

H.

Huacho á Lambayeque. — Huacho á Puente Cochas.

Páginas.

Dase permiso á D. Andrés Alvarez Calderon para hacer los estudios de Huacho á Lambayeque..... 262
Dase permiso á D. José Amancio Castillo para hacer los estudios de Huacho á Puente Cochas..... 262

Huacho (salinas) á Plava Chica.

Antecedentes históricos de la concesion..... 263
Propuesta de D. Miguel Rivas para hacer el camino 264
Decreto supremo aceptando la propuesta y se manda convocar licitacion. 265
Vista fiscal favorable á la solicitud de Miró Quezada..... 265
Informe de los ingenieros Backus y Blume en el mismo sentido..... 266
Se declara sin lugar la solicitud de Miró Quezada..... 268
Vista fiscal..... 268
Decreto declarando sin lugar la revocatoria de la negativa del permiso. 271
Representacion de Miró Quezada á la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo sobre la negativa del Ejecutivo..... 271
Informe del Ejecutivo á la Comision Permanente..... 275
Solicitud de Miró Quezada al Congreso pidiendo el permiso negado.... 278
Permiso del Gobierno para desembarcar rieles en Playa Chica..... 286
Resolucion legislativa concediendo el ferrocarril á Miró Quezada..... 286
El Presidente del Congreso promulga la anterior resolucion..... 286
Concesion del mismo ferrocarril hecha por el Ejecutivo á la Municipalidad de Chancay..... 287
Cumplimiento por el Ejecutivo de la resolucion legislativa..... 287
Decreto negando á Miró Quezada el avalúo del material desembarcado en Playa Chica 287
Estado del camino (1875)..... 288

Huacho á Huaraz, via Sayan.

Voto de gracias de los vecinos de Huaraz por el cúmplase puesto á la ley que autoriza la construccion del ferrocarril..... 289
Decreto mandando hacer los estudios y asignando 20,000 soles..... 289
Nómbrase á los ingenieros Havic y Winteringham para los estudios... 290

Huacho al Puerto.

Manuel M. Reyes y compañía solicitan permiso para hacer el ferrocarril. 291
Decreto en que se les otorga la concesion..... 292

Huacho á Sayan.

Páginas.

Convócanse propuestas para la construccion del camino..... 293
Aviso oficial señalando dia para la licitacion..... 296
Prorógase el plazo señalado..... 296
Concesion hecha á favor de D. Felipe Arancivia para construir el ferrocarril..... 296
Decreto supremo mandando se haga con fondos del empréstito 299
Id. nombrando al ingeniero Winteringham inspector de la obra..... 299

Huaman á Trujillo.

Concesion otorgada al Dr. D. Fernando Casós para establecer la línea.. 300

I.

Ica á Ayacucho.

Nómbrase al ingeniero Backus para hacer los estudios..... 303
Se le dan fondos..... 303

Ilo á Moquegua.

Decreto mandando al ingeniero Guido de Vigneau practicar los estudios de Tacna á la frontera boliviana y de Ilo á Moquegua..... 305
Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para hacer los estudios... 305
Provócase licitacion para construir el camino y se fijan bases..... 306
Aviso oficial señalando dia para el remate..... 311
Fianza prestada por Devés Freres para hacer propuesta 311
Primera propuesta de los mismos 311
Segunda id. de id..... 317
Tercera id. de id..... 319
El Gobierno no cree convenientes las propuestas y cita á nueva puja.. 319
Concesion hecha á favor de Devés Freres..... 322
Traspaso que hacen del contrato dichos señores á D. Enrique Meiggs.. 327
Ley del Congreso para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua y otros..... 329
Próroga del plazo para empezar la obra..... 330
Devolucion de la fianza para empezar la obra..... 330
Declárase la exencion de derechos de aduana en favor del camino..... 330
Nómbrase inspector al ingeniero Backus..... 331
Deniégase á D. Enrique Meiggs la cancelacion de la fianza de construccion 331
Se manda que el camino sea construido como el de la Oroya..... .. 331
Suspéndese el uso del muelle de Pacocha..... 331
Concédese á D. Enrique Meiggs la devolucion de la fianza de construccion..... 332

Páginas.

Devés Freres convienen en la anterior devolucion... 332
Entrega de los 200,000 soles de fianza..... 332
Fijacion de sitio para la estacion final..... 332
Mándase abonar los gastos de inauguracion..... 332
Se aprueba el establecimiento de un nuevo tren.... 333
El constructor pide que se le reciba el camino ya concluido..... 333
Nómbrase una comision para recibir la obra..... 333
Informe del ingeniero inspector de ella..... 334
Informe de la Junta de Ingenieros..... 335
Instrucciones de la misma para la comision de recepcion..... 335
Informe de la comision de recepcion..... 336
Declárase sin lugar la oposicion que hace á la entrega D. M. Velapatiño. 340
Informe del ingeniero de la comision de recepcion..... 340
Oficio con que remite el informe la Junta de Ingenieros..... 344
Vista fiscal sobre la entrega del camino al Gobierno..... 345
Mándase pagar los gastos de la comision... 346
Decreto en que se da por recibido el camino, pero no el muelle..... 346
Se provee de fondos al ingeniero administrador del camino..... 347
Nombramiento de los jefes de estacion señores Torres y Vargas..... 347
Decreto en que se manda abrir el camino al tráfico público..... 347
El administrador remite á la Junta de Ingenieros la tarifa provisional de fletes y pasajes..... 347
La Junta de Ingenieros la remite al Gobierno..... 348
Decreto aprobando la tarifa..... 348
Tarifa provisional de fletes y pasajes..... 349
Apruébanse los paraderos del camino..... 350
Se ordena la venta de todo lo sobrante en la línea... 350
Dispónese que la Junta de Ingenieros formule las bases para la construccion de un puente en el rio de Moquegua..... 351
Se designa quiénes pueden dar papeleta de pasaje gratis..... 351
Apruébanse las bases para construir un puente en el rio de Moquegua.. 351
Algunas cuentas presentadas por el administrador del ferrocarril..... 852
Ordénase el pago del material comprado á D. Enrique Meiggs..... 354
Id. la compra de tubos para las locomotoras..... 354
Se manda publicar en Europa datos para dar á conocer los ferrocarriles peruanos 354
Compra de carbon..... 355
Se declara sin lugar una propuesta de arrendamiento..... 855
Se manda entregar 20,000 soles al administrador del ferrocarril..... 869
Reduccion de sueldos á los empleados..... 869
Apruébase el gasto hecho por el Prefecto de Moquegua..... 870
Aumento de sueldos á los empleados 870
Rebaja de flete á los minerales que se trasporten por el ferrocarril..... 870
Se manda entregar 10,000 soles al administrador del ferrocarril..... 870
Se declaran inaceptables las propuestas hechas para el arrendamiento del ferrocarril y muelle..... 870

Islas de Chincha. — Islay.

Decreto que ordena se pague á D. Jesus Elias 15,000 pesos para completar 35,000 que costó el ferrocarril de las islas..... ... 356
A D. F. Schmidt se le concede el derecho de trasmision del ferrocarril urbano en Islay..... 356

L.

Lima al Callao.

Páginas.

En Mayo de 1826 convoca propuestas el Gobierno para la construccion de un camino 357
Contrata con Quirós, Cochrane y Fletcher 357
Id. con D. Tomas Gill 358
Construccion de un ramal para la aduana 359
Se declara sin efecto la contrata con Gill 359
Mándase construir el camino por medio de acciones 360
Contrata con D. Guillermo Wheelwright 361
Resolucion legislativa para construir el camino 363
Veto del Ejecutivo 363
El Congreso permanece inflexible 363
Decreto convocando propuestas 364
Se declara sin lugar por falta de garantía. -- Nueva convocatoria 364
Contrata con Pedro G. Candamo y D. J. V. Oyague y Hermano 364
Aprobacion de la contrata 369
Decreto para castigar á los que dañaban la línea 369
Producto del camino en seis años ..... 369.
El Prefecto de Lima pide que se hagan las estaciones 370
Motin contra el camino por la importacion de puertas y ventanas hechas. 370
Medidas adoptadas por el Gobierno contra el motin 371
Concesion á favor de D. Gerardo Garland para construir un camino de tablas 373
Licencia para construir habitaciones en la estacion de Lima 373
Mándase poner cercas al camino 374
Ordénase el reconocimiento de la via 374
Nueva órden sobre habitaciones 374
Pasaje gratis: por quiénes y á quiénes se debe dar 375, 380, 385
Se prohibe anteponer el ténder á la locomotora 375
El Prefecto remite el informe sobre el estado de la línea 376
Se manda poner telégrafo de soga entre la máquina y los coches 376
Disposiciones reglamentarias dictadas por el Gobierno 376
Informe del ingeniero sobre el estado de la línea 378
La empresa se opone á la concesion de un camino de tablas hecha á don G. Garland 381
Vista fiscal sobre la anterior oposicion 384
El Gobierno concede el *tramway* á reserva de lo que decidan los tribunales sobre prelacion del privilegio 384
Pago de fletes hecho al ferrocarril 385
Permuta aprobada entre el ferrocarril y la Municipalidad del Callao 385
El Gobierno se declara incompetente para exigir la exhibicion de títulos que la Municipalidad pide á la empresa 386
Igual declaracion se hace para imponer multa á favor de un tercero 386
Oposicion entablada contra la construccion del ferrocarril de la Oroya entre Lima y el Callao 386
Vista fiscal en favor de la nueva construccion 387
Se declara sin lugar la oposicion; pero el camino de la Oroya no puede usarse mientras dure el privilegio 389
Prohíbese perforar los boletos de pasaje 390
Pago, tachado por el Gobierno, de pasajes en la línea 391
Inspeccion del camino ordenada al ingeniero Hohagen 391
Informe del ingeniero Elmore contra el de Hohagen 392
Id. de la Junta de Ingenieros en favor de Elmore 395

Páginas.

Prescribe el Gobierno varias reformas en la línea..... 399
Decreto contra el abuso de los pasajes gratis 399
El Prefecto de Lima cumplirá rígidamente dicho decreto..... 400
Señálase el 17 de Mayo de 1876 como término del privilegio..... 400
La empresa pide reconsideracion del anterior decreto..... ... 401
Se declara sin lugar la reconsideracion... 404
La empresa interpone querella de despojo..... ... 405
Informe del señor Ministro de Obras Públicas sobre la querella 409
Vista fiscal contra la pretension de la empresa..... 414
La Corte Suprema declara infundada la querella..... 415
Confirmacion en segunda sala..... 416

Lima á Chancay.

Don Modesto Basadre propone la construccion de la línea..... 417
La Seccion de Obras Públicas informa favorablemente. 419
Concédese la construccion al señor Basadre..... 420
Vista fiscal sobre traspaso de la concesion á una Compañía..... 423
Apruébase el traspaso á favor de Waldo Graña y compañía..... 425
El Gobierno presta á la Compañía £ 250,000 por la garantía nacional del 7 ₱ sobre 3.000,000 de soles..... 425
Vista fiscal..... 427
Adjudicacion de terrenos en Ancon á favor de la empresa... 429
El Gobierno garantiza á la obra el 7 ₱ sobre tres millones..... 430
Nómbrase inspector del ferrocarril á D. Pedro Sieber..... 432
Informe del ingeniero Backus sobre el estado de la línea..... 432
Mándase poner la línea al servicio público... 432
Tarifa..... 433
Accidentes producidos por los derrumbes de arena. 433
Informe del ingeniero inspector..... 434
Ordénase la suspension del tráfico entre Ancon y Chancay..... 436
Se exceptúa de esta suspension la carga..... 436
Comision de mensura para el ferrocarril..... 436
Se autoriza la emision de 2.000,000 de soles al 8 ₱..... 437
Traslacion de la estacion en Ancon 438
El Estado propone á la Compañía la adquisicion de la línea..... 438
Se manda pagar el 6 ₱ por las primitivas obligaciones..... 439
No ha lugar á la cancelacion del certificado de depósito..... 439
Entrega del camino. — Liquidacion de la Compañía..... ... 440
Ordénase que la autorizacion de las obligaciones sea trimestral..... 441
Mándase abonar 11,617 soles 36 centavos á varios acreedores..... 441
Costo de reparaciones: su pago..... 441
Se manda vender el material sobrante..... 441
Adquisicion de diez y seis pares de ruedas..... 441
Se determina la manera de efectuar la venta del material..... 441
Gastos de reparacion hechos en la línea..... 442
Entréguese á la Caja Fiscal el precio de venta del material..... 442
Se consideran 20,000 soles á favor del Banco de Lima..... 442
Ordénase la compra de material 442
Bases para el arrendamiento del camino..... 443
Comision de comerciantes nombrada para el exámen de las bases..... 444
Bases presentadas por la Junta de Ingenieros..... 444
Otras id..... 447
Los comisionados para el exámen de las bases aceptan el cargo..... 450
Señálase el sueldo al administrador del ferrocarril..... 451
Decreto en que se fijan las bases para el arrendamiento..... 451
Renuncia del administrador D. Cárlos H. Wilson 455

Páginas.

Incendio de la maestranza del camino..... 455
Reparacion ordenada para la cuesta de Pasamayo..... 456
Nómbrase administrador á D. Rolando H. East..... 456
Se autoriza al Concejo Provincial para hacer obras en el malecon del Rimac. 456
Fíjase precio á los boletos de pasaje en dias de fiesta..... 456
Id. id. al trasporte de las jaulas para animales..... 456
Informa la Junta de Ingenieros sobre cobros de D. Cárlos H. Wilson.. 457
Pago de pasajes al Comisario de Ancon..... 459
Autorízase al ferrocarril de la Oroya para ceder al de Chancay material rodante..... 459
Se accede á que los trabajos de D. C. H. Wilson sean valorados porperitos. 459
Rebaja de la tarifa: autorizacion para hacer contratos..... 460
Cambio de trazo en la curva de Piedras Gordas..... 460
Recházase la modificacion propuesta á la contrata con los hacendados. 460
Estado de caja del ferrocarril en un trimestre..... 460
Apruébase el contrato de carga hecho con D. W. Graña..... 461
Se rebaja á la mitad el precio de flete sobre materiales de construccion. 461
Se emiten 40,000 soles en bonos para la reparacion del ferrocarril..... 872
Se eleva á 70,000 soles la emision de bonos..... 872
Rebaja de 25 ⅌ en el trasporte de materiales de fábrica para Ancon.... 873
Se aprueba el contrato hecho con D. Gerónimo Sanchez..... 873
Se manda construir una alcantarilla ó acueducto..... 873
Se autoriza la entrega de materiales para establecer rámales..... 874

Lima á Chorrillos.

Resolucion del Congreso autorizando la construccion del ferrocarril.... 463
Aviso oficial convocando á remate y señalando las bases..... 463
Contrata con D. Joaquin Ramos y otros: quedó sin efecto..... 465
Contrata hoy vigente con Barreda y Hermano..... 467
Aprobacion de la anterior contrata..... 470
Ratificacion de la misma..... 470
Deséchase la protesta de D. Juan Gallagher..... 470
Decreto sobre expropiacion: el Gobierno se apersona en ella..... 471
Datos históricos sobre este camino puestos en órden cronológico..... 471
La empresa pide licencia para conducir pasajeros..... 472
Concédese licencia para poner en uso público el camino..... 473
El Prefecto de Lima consulta sobre los precios..... 473
Nómbrase una comision de ingenieros para reconocer la obra..... 473
Informe de la comision..... 473
Autorízase al director de la hacienda Santa Beatriz para una transaccion con la empresa del ferrocarril..... 477
Apruébase el convenio celebrado por el director de la hacienda..... 477
Decreto mandando que el ferrocarril de Lima á Pisco no infrinja el privilegio del de Chorrillos..... 399
Reclamacion sobre el 50 ⅌ de recargo en el pasaje..... 477
Declárase que está conforme al Reglamento de Ferrocarriles..... 478
Impone el Gobierno á la empresa 100 soles de multa por faltas reglamentarias..... 478

Lima á Jauja.

Apruébase el plan para construir el camino..... 479

Páginas.

El Presidente del Congreso publica la resolucion legislativa que manda pagar los gastos para los estudios..... 479
Publicacion de la resolucion arriba citada..... 480
El Congreso autoriza al Ejecutivo para contratar con Thomson Bonar y compañía la construccion del camino..... 480
Señálanse fondos para los estudios..... 480
El Congreso manda completar los estudios..... 481
Se nombra una comision de presupuesto para saber el costo..... 481
Autorízase á D. Enrique Meiggs para hacer los estudios..... 481
Los señores Castañeda, Riva-Agüero, Canevaro, Denegri, Valdeavellano y Manuel Pardo presentan bases para contratar la obra..... 482
Concesion hecha á favor de dichos señores con determinadas condiciones.—Véase "Lima á la Oroya"..... 483

Lima á la Magdalena.

Don Pedro Telmo Larrañaga propone la construccion por su cuenta..... 484
Informe favorable de la Seccion de Obras Públicas..... 486
Vista fiscal: accede con modificaciones..... 491
Convocatoria para remate..... 492
Vista fiscal sobre la pretension de la Compañía inglesa del Callao para hacer un ramal por la Magdalena..... 494
Decreto negando la peticion anterior..... 495
Contrato vigente con D. Ricardo Rey y Basadre..... 496
Decreto negando á la Compañía inglesa del Callao su nueva pretension para hacer un ramal por la Magdalena..... 497
Informe facultativo sobre modificacion del trazo..... 498
Reforma del trazo y próroga del tiempo concedido..... 499
Falta poder para concesiones..... 499
Abrese el camino al tráfico público..... 499

Lima á Pisco.

Se ordenan los estudios del camino..... 500
Autorízase á D. Pedro T. Larrañaga para hacerlos..... 500
Convocatoria para remate..... 501
Vista fiscal..... 505
Concesion á favor de D. Andrés Alvarez Calderon..... 507
Bases para extender la escritura..... 507
Concédese el término ultramarino..... 509
Se fija un tipo para vender los bonos..... 510
Vista fiscal..... 510
Pago de estudios: se declara sin lugar..... 511
Declárase nulo el contrato Calderon y se hace nueva convocatoria..... 512
Calderon solicita ampliacion del plazo..... 513
Declárase sin lugar la ampliacion pedida..... 514
Mándase pagar los estudios á D. Pedro T. Larrañaga..... 515
Revalidacion de la contrata primitiva..... 515
Ordena el otorgamiento de la escritura bajo peña..... 516
Manda otorgar la escritura primera..... 517
Traspaso del contrato á los señores Ramos..... 517
Subrogacion de fiadores..... 517
Acuerdo con la Compañía inglesa de Chorrillos..... 518
Se fijan 24 horas para firmar el contrato..... 520

Páginas.

Nuevos arreglos hechos con los señores Ramos..... 521
Contrato con una casa inglesa. — Redencion del depósito..... 521
Depósito de 2.600,000 soles en bonos..... 523
Se aprueban los planos..... 875
Informe del ingeniero Elmore..... 875

Lima (urbano).

Concesion sin privilegio á Magan y Coloy..... 524
Se declara nulo el contrato celebrado por la Municipalidad..... 525
Licitacion para hacer el camino..... 525

M.

Malabrigo á Ascope.

Vista fiscal..... 527
Concesion hecha á D. José Gregorio Garcia..... 528
Extension de la propiedad..... 529
Pídense datos para la concesion de terrenos..... 530
Próroga de tiempo..... 530
Compañía para el ferrocarril..... 530

Mollendo á Arequipa.

Ley para su construccion..... 532
Comision para el trazo..... 532
Avísase el nombramiento de la comision..... 533
Bases para construir el ferrocarril..... 533
Siete por ciento para verificar la construccion..... 534
Nómbrase una comision para formular las nuevas bases..... 534
Proyecto presentado por el Director General de Obras Públicas para construir un ferrocarril de Arequipa á Mejía ó Islay..... 534
El Gobierno acudirá al Congreso por mas facultades..... 539
Se extiende el 7 ℘ á 15.000,000 de soles..... 540
Primer contrato que se hizo para la construccion del ferrocarril..... 540
Vista fiscal..... 546
Se garantiza el 7 ℘ sobre el capital indispensable..... 549
Directorio provisional nombrado..... 549
Propuesta de D. Enrique Meiggs para construir el ferrocarril..... 550
Desechadas las propuestas, se indican nuevas bases..... 552
Informe del Tribunal Mayor de Cuentas..... 554
Vista fiscal..... 555
Aceptacion de la propuesta de D. Enrique Meiggs. — Comision de reredaccion..... 558
Nombramiento de una comision..... 558
Proyecto de decreto presentado por la comision..... 558
El contratista acepta el proyecto..... 562
Supremo decreto de aprobacion á favor de la propuesta Meiggs..... 563

Páginas.

Se manda otorgar la escritura 563
Aviénese á otorgar el contratista 563
Otorgamiento de la escritura 563
Nombramiento de ingeniero inspector 564
Atribuciones del inspector 564
Comision inspectora 564
Nombramiento de Superintendente 565
Exámen del ferrocarril de Arequipa 565
Informe expedido por la comision nombrada para reconocer la obra del ferrocarril 565
Cambios de trazos y estaciones 576
Apertura del ferrocarril 577
Se pide razon del estado del camino 577
Las locomotoras recorren 88 millas 577
Confirma el anterior dato 577
Arrendamiento del ferrocarril 577
Señálase puerto al ferrocarril 578
Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo 579
Estacion y poblacion de Vitor 579
Término para el ferrocarril 580
Informe sobre hacer á Islay término del ferrocarril 581
Condiciones del puerto de Mollendo 582
Progreso del trazo de Islay 583
Nueva tarifa 583
Acueducto del ferrocarril 584
Ramal de Islay á la Joya 585
Presupuesto de la construccion de la línea férrea de Islay á la Joya 590
Informe de los ingenieros Havich y Arancivia 592

P.

Pacasmayo á Cajamarca.

Ley que autoriza su construccion 595
Se autoriza la formacion de los planos y presupuestos 597
Vista fiscal 598
Estudio del trazo preliminar 600
Convócase para remate 600
Aviso oficial 604
Próroga para abrir las propuestas 604
Aviso oficial 604
Nueva licitacion 604
Aviso oficial 604
Propuestas de D. Enrique Meiggs 605
Comision para el proyecto de contrato 609

Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe.

Convocatoria 610
Admítese la empresa particular 613
Presenta fianza 613
Aceptacion de fiadores 613

Páginas.

Otorgamiento 613
Propuestas para construir el ferrocarril 613
Informe facultativo 616
Primer proyecto de contrato 619
Segundo id. id 620
Tercer id. id 620
Vista fiscal 620
Concesion 623
Traspaso del contrato. — Derecho de timbres 626
Contrata por cuenta del Erario 626
Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para construir la segunda seccion (de Calasñique á la Magdalena) 631
Escritura de traspaso de D. Andrés Zapata y socio á D. E. Meiggs 636
Especificacion para el contrato de Calasñique á la Magdalena 638
Expedicion del certificado 639

Pacasmayo á Chilete. — Pedregal á Otuzco.

Deniégase la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á Chilete 640
Decreto de convocatoria para la construccion del ferrocarril de Pedregal á Otuzco 640
No ha lugar á la construccion 641

Paita á Piura.

Comision de estudios 642
Se completa la comision 642
Gastos de estudios 643
No ha lugar á pago 643
Trazo 643
Próroga para la apertura de las propuestas 645
Concesion hecha á favor de D. Federico Blume 645
Modificacion del contrato 650
Inspector nombrado 650
Informe facultativo sobre rectificacion del trazo 650
Modificacion del contrato 653
Determina los fondos para la construccion 654
Inspeccion hecha en el mes de Julio de 1876 por el ingeniero de Estado Alfredo F. Sears, comisionado con este objeto por decreto de 26 de Junio de 1876 877

Pimentel á Chiclayo.

Solicitud para un ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque 656
Vista fiscal 657
Solicita privilegio exclusivo 658
Concesion hecha á favor de D. Juan Cossio 658
Permiso para prolongar la línea 660
Derógase el decreto anterior 661
Se concede una ramificacion hasta Pátapo 662

Páginas.

Caducidad de la concesion á D. Juan Cossio..... 662
Concesion á favor de D. José Muro..... 662
Privilegio para prolongaciones del camino..... 663
Vista fiscal sobre incompetencia del Gobierno..... 664
Abstencion de oir la querella..... 665
Se exime de conocer..... 665
Informe de la Junta de Ingenieros sobre planos y cruceros..... 666
Comision para examinar la línea..... 667
Informe sobre el estado del camino..... 667
Permiso para la explotacion..... 671

Pisco á Ica.

Ley que autoriza su construccion..... 673
Bases para la construccion..... 674
Acciones de D. Tomas Vivero..... 675
Nómbrase recaudador de las acciones..... 676
Pide cuenta del número de acciones..... 676
Se aprueba el modelo de los títulos para acciones..... 676
Remite la lista de accionistas..... 676
Se prorroga el plazo para tomar acciones..... 677
Convocatoria para la construccion con garantía del 6 ℘..... 677
Acciones del ferrocarril..... 677
Resolucion legislativa para que se proceda á admitir la propuesta mas conveniente..... 678
Resolucion del Congreso que concede 7 ℘ de garantía al ferrocarril..... 678
Pasa el expediente á la comision nombrada para formular las bases..... 678
Concesion á favor de D. José Boza..... 678
Niégase el entreriel de 1.70 metro. — Tarifa. — Telégrafo..... 683
Permiso para usar rieles de 60 libras..... 683
El Fiscal aconseja la declaratoria de caducidad..... 684
Caducidad del contrato Boza..... 685
Nueva contrata para el ferrocarril á favor de D. J. F. Canevaro..... 686
Accion de despojo por D. José Boza..... 690
Ratificacion del contrato Canevaro..... 693
Nombramiento de interventor..... 696
Estado del camino..... 696
Se declara sin derecho á la Municipalidad para exigir una alameda á la empresa del ferrocarril..... 696
Vista fiscal sobre los estatutos..... 697
Se permite el tráfico parcial..... 698
Apruébanse los estatutos..... 698
Seccion del ferrocarril abierta al público..... 699
Costo de la inspeccion del ferrocarril..... 699
Apruébanse los artículos adicionales de los estatutos..... 699
Instalacion del servicio general..... 700
Depósito en dinero para el remate del arrendamiento del ferrocarril..... 700
Nueva convocatoria para el remate del id. id..... 701
Rectificaciones hechas por el ingeniero de Estado W. Folkierski..... 703
Contrato de arrendamiento á favor del doctor D. José Boza..... 887
Se aprueba el presupuesto formado para compra de materiales..... 889
Cambio de trazo..... 890

Puno al Cuzco.

Páginas.

Presupuesto 705
Convocatoria para la construccion del ferrocarril..... 706
Propuestas hechas por D. Enrique Meiggs..... 709
Comision de exámen..... 710
Informe de la comision 710
Comision de comerciantes..... 712
Informe de la comision de comerciantes..... 712
Medida y peso del material..... 714
Concesion á favor de D. Enrique Meiggs 715
El señor Meiggs acepta..... 720
Escritura 720
Sobre certificados de los trabajos..... 720
Cambios en el trazo..... 721
Presupuesto de los cambios de trazo..... 722
Accédese á la solicitud de D. Enrique Meiggs sobre estaciones..... 724
Adelanto hecho á cuenta de trabajos..... 724
Se aprueba el plano de la estacion de Puno..... 724

T.

Tacna á Puno.

Se nombra á D. Federico Hohagen para hacer los estudios..... 741
Se manda á D. Enrique Meiggs que practique el estudio..... 741
Contestacion del señor Meiggs..... 742

FERROCARRILES DE TARAPACA.

Iquique á la Noria.

Concesion hecha á Costas y Pezet..... 750
Próroga 752
Se le concede..... 752
Ley del Congreso concediendo la garantía del 6 % al ferrocarril..... 752
Concesion Pickering y Orihuela; caducidad del contrato Costas y Pezet. 753
Contrata entre el señor Administrador del Tesoro y los señores D. José Pickering y D. Manuel A. Orihuela..... 753
Se manda extender la escritura..... 759
Ampliacion de la garantía concedida y aumento del capital para su construccion 760
Caducidad de la contrata de 12 de Noviembre de 1864..... 760
Orden para convocatoria..... 761
Se consulta al Fiscal..... 761
Dictámen fiscal..... 762
Decreto supremo aprobatorio..... 764

Iquique á la Peña.

Páginas.

Concesion á favor de Montero Hermanos..... 773
Vista fiscal..... 774
Vista fiscal sobre concesion del ferrocarril á Bolivia..... 777
Se concede á Montero Hermanos la prolongacion del ferrocarril de Iquique á la frontera de Bolivia..... 778
Denegacion de las peticiones de D. Juan Williamson..... 780
Próroga solicitada por Montero Hermanos..... 780
Decreto supremo..... 781
Cancelacion del contrato..... 781

Patillos á la Esperanza.

Los señores Montero Hermanos permiten su construccion..... 782

Pisagua á Sal de Obispo.

Propuesta para su construccion..... 767
Informe de la Direccion General de Hacienda..... 768
Vista fiscal..... 768
Concesion á favor de Orihuela y Pickering..... 769
Vista fiscal..... 769
Concesion á favor de Montero Hermanos..... 771

Quebrada á Cañete. — Tacna á la frontera boliviana.

Concesion para construir el ferrocarril de la Quebrada á Cañete..... 725
Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera boliviana..... 725
Nómbrase una comision científica para estudiar el trazo..... 726
Autorizacion á D. Enrique Meiggs para hacer los estudios..... 726
Bases para el contrato..... 727
Aviso oficial..... 732
Concesion..... 732
La Municipalidad urge por la construccion del camino..... 734
El Gobierno toma acciones en la empresa..... 735
Principio del trabajo..... 739
Se modifica el contrato..... 739
Pago de las acciones del Gobierno..... 740

FERROCARRILES DE TRUJILLO.

Trujillo á Cajamarca.

Páginas.

Mándase practicar los estudios..... 743
Acta de los vecinos para manifestar su gratitud 743
Se ordena que el ingeniero Sieber dé cuenta de los estudios... 745
Razon del estado en que se hallan los estudios del ferrocarril..... 745
Se autoriza á D. Vicente Gonzalez Pinillos para hacer los estudios.... 748

Trujillo á Eten.

Acéptase la propuesta para hacer los estudios..... 784
Prorógase el plazo para hacer los estudios..... 784
Deniégase el pago de los estudios 785

Trujillo á Garita de Moche.

Admítese la propuesta para hacer su estudio..... 785
Se manda practicar los estudios..... 785

Trujillo á Salaverry.

Contrato..... 786
Ancho de la via 788
Rescision del contrato..... 788
Rehabilitacion del contrato..... 789
Proponen cambiar el camino de Malabrigo á Ascope por el de Salaverry á Trujillo y Chocope..... 789
Créase la "Compañía de los ferrocarriles de Trujillo," tomando el Gobierno bonos por 1.500,000 soles..... 791
Piden aclaraciones al decreto supremo fecha 6 de Agosto de 1871..... 793
Aclaraciones del contrato..... 796
Instalacion de la sociedad..... 797
Pide se declare fenecida la contrata ó se haga la obra por cuenta del Gobierno..... 797
El Gobierno toma la obra por su cuenta..... 798
Abónanse los gastos..... 799
Convocatoria 799
Aviso oficial..... 800
El vecindario ofrece trabajar por media paga..... 805
Nueva convocatoria..... 806
No se aceptan las propuestas..... 806
Contrato..... 806
Reparticion de terrenos..... 809
Nuevo contrato con el señor Larrañaga..... 810
Adelanto de fondos..... 813

Páginas.

Se dispone que el Banco de Lóndres, Méjico y Sur-América sastifaga á D. Pedro T. Larrañaga el importe de los certificados..... 891
Informe del ingeniero encargado de inspeccionar los trabajos..... 892
Tarifa..... 895
Se abre el tráfico público la seccion de Salaverry á Chocope..... 896
Se aprueba la cuenta presentada por D. Pedro T. Larrañaga..... 896
Se nombra al ingeniero Erckman interventor de los ferrocarriles..... 896

Miscelanea.

El Perú y Mr. Meiggs..... 898
Liquidacion de cuentas de Obras Públicas..... 901
De la Memoria de Obras Públicas presentada al Congreso ordinario de 1874..... 907
Propuestas hechas al Supremo Gobierno por el señor D. Enrique Meiggs..... 912
De la Memoria de Obras Públicas presentada al Congreso de 1876.... 926
Instrucciones á los comisionados D. E. Althaus y D. Francisco Rosas.. 935
Los ferrocarriles del Perú en 1877..... 937

INDICE DEL TOMO SEGUNDO

DE

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

	Páginas.
Prolegómenos	1
Introduccion	5
Historia de los ferrocarriles del Perú	17
Naturaleza de los ferrocarriles del Perú	47
Datos importantes sobre ferrocarriles y su legislacion	51
Leyes y disposiciones legales sobre ferrocarriles	55
El Congreso manda construir el de Lima al Callao	55
Veto del Ejecutivo	55
El Congreso insiste	55
Ley que autoriza la construccion del de Arica á Tacna	56
Ley para el de Chorrillos	56
Ley para los de Pacasmayo á Cajamarca y de Huaraz á Santa	56
Ley para el de Islay á Arequipa	57
Ley para el de Ica á Pisco	57
Proclamacion de la ley para el de Jauja	58
Ley que da 6 ₱ al de Iquique á la Noria	58
Resolucion en favor del de Pisco á Ica	59
Resolucion sobre el de Jauja	59
Resolucion que da 7 ₱ al de Ica á Pisco	59
Resolucion para concluir los estudios del de Jauja	59
Resolucion del Congreso para que se continúen los estudios de los de Chimbote y Pacasmayo	60
Ley del Congreso garantizando el 7 ₱ de interés al de Arequipa	60
Ley general sobre construccion de ferrocarriles y emision de bonos	60
Ley que autoriza la construccion del de Tacna á la frontera de Bolivia	60
Ley relativa á los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y otros	61
Ley que autoriza la construccion de nuevos ferrocarriles	61
Sobre las ventas de bienes nacionales en épocas de Gobiernos de hecho	62

Páginas.

Decreto contra los opositores al ferrocarril..... 53
No ha lugar á exencion del servicio militar..... 53
Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora..... 53
Bases propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarriles..... 63
Disposiciones reglamentarias..... 65
Telégrafo de soga..... 66
Concédese el tramway sin responsabilidad del Gobierno..... 66
Aclaracion.— Derecho de cruzar..... 67
Multa general impuesta á los que no cumplan su compromiso..... 67
Timbres en las escrituras de ferrocarriles..... 67
Pena por daños y perjuicios..... 67
Reglas para las tasaciones..... 68
Prohibiendo la oradacion de boletos..... 68
Apremio á los que hagan estudios..... 69
Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. — Derecho de timbres..... 69
Decreto sobre fianzas al Estado..... 69
Señálase puerto al ferrocarril de Arequipa..... 70
Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo..... 70
Pide cuenta de las obras públicas..... 70
Exige un parte mensual de los trabajos de ingeniería..... 71
Derecho de muellaje..... 71
Nuevo nombre para Pacocha..... 71
Estacion general de ferrocarriles en Lima..... 71
Expropiacion..... 71
Del modo de proceder en la enagenacion forzada..... 72
Que los certificados indiquen el trabajo y sus valóres..... 72
Reglas para los empresarios de obras públicas..... 72
Regla general para la aprobacion de estudios..... 73
Franqueo de cartas en los ferrocarriles..... 74
El Gobierno se reserva la iniciativa en las obras públicas..... 74
Minas y ferrocarriles peruanos en Europa..... 74
Los billetes de banco no son de recibo forzoso..... 75
El ferrocarril auxilia á la iglesia..... 75
No se dan privilegios por cosas conocidas..... 75
Se desaprueba el pago de trenes extraordinarios..... 75
Reglamento General de los Ferrocarriles del Perú..... 77
Reglamento General de Señales para los Ferrocarriles del Perú..... 87
Reglamento especial del ferrocarril de Lima á Chancay..... 89
Prácticas legales observadas por el Supremo Gobierno con respecto á ferrocarriles..... 97

FIN DEL ÍNDICE.

Páginas.

Caducidad de la concesion á D. Juan Cossio..... 662
Concesion á favor de D. José Muro..... 662
Privilegio para prolongaciones del camino..... 663
Vista fiscal sobre incompetencia del Gobierno..... 664
Abstencion de oir la querella..... 665
Se exime de conocer..... 665
Informe de la Junta de Ingenieros sobre planos y cruceros..... 666
Comision para examinar la línea..... 667
Informe sobre el estado del camino..... 667
Permiso para la explotacion..... 671

Pisco á Ica.

Ley que autoriza su construccion..... 673
Bases para la construccion..... 674
Acciones de D. Tomas Vivero..... 675
Nómbrase recaudador de las acciones..... 676
Pide cuenta del número de acciones..... 676
Se aprueba el modelo de los titulos para acciones..... 676
Remite la lista de accionistas..... 676
Se proroga el plazo para tomar acciones..... 677
Convocatoria para la construccion con garantía del 6 ℘..... 677
Acciones del ferrocarril..... 677
Resolucion legislativa para que se proceda á admitir la propuesta mas conveniente..... 678
Resolucion del Congreso que concede 7 ℘ de garantía al ferrocarril..... 678
Pasa el expediente á la comision nombrada para formular las bases..... 678
Concesion á favor de D. José Boza..... 678
Niégase el entreriel de 1.70 metro. — Tarifa. — Telégrafo..... 683
Permiso para usar rieles de 60 libras..... 683
El Fiscal aconseja la declaratoria de caducidad..... 684
Caducidad del contrato Boza..... 685
Nueva contrata para el ferrocarril á favor de D. J. F. Canevaro..... 686
Accion de despojo por D. José Boza..... 690
Ratificacion del contrato Canevaro..... 693
Nombramiento de interventor..... 696
Estado del camino..... 696
Se declara sin derecho á la Municipalidad para exigir una alameda á la empresa del ferrocarril..... 696
Vista fiscal sobre los estatutos..... 697
Se permite el tráfico parcial..... 698
Apruébanse los estatutos..... 698
Seccion del ferrocarril abierta al público..... 699
Costo de la inspeccion del ferrocarril..... 699
Apruébanse los artículos adicionales de los estatutos..... 699
Instalacion del servicio general..... 700
Depósito en dinero para el remate del arrendamiento del ferrocarril..... 700
Nueva convocatoria para el remate del id. id..... 701
Rectificaciones hechas por el ingeniero de Estado W. Folkierski..... 703
Contrato de arrendamiento á favor del doctor D. José Boza..... 887
Se aprueba el presupuesto formado para compra de materiales..... 889
Cambio de trazo..... 890

Puno al Cuzco.

Páginas.

Presupuesto 705
Convocatoria para la construccion del ferrocarril 706
Propuestas hechas por D. Enrique Meiggs 709
Comision de exámen 710
Informe de la comision 710
Comision de comerciantes 712
Informe de la comision de comerciantes 712
Medida y peso del material 714
Concesion á favor de D. Enrique Meiggs 715
El señor Meiggs acepta 720
Escritura 720
Sobre certificados de los trabajos 720
Cambios en el trazo 721
Presupuesto de los cambios de trazo 722
Accédese á la solicitud de D. Enrique Meiggs sobre estaciones 724
Adelanto hecho á cuenta de trabajos 724
Se aprueba el plano de la estacion de Puno 724

T.

Tacna á Puno.

Se nombra á D. Federico Hohagen para hacer los estudios 741
Se manda á D. Enrique Meiggs que practique el estudio 741
Contestacion del señor Meiggs 742

FERROCARRILES DE TARAPACA.

Iquique á la Noria.

Concesion hecha á Costas y Pezet 750
Próroga 752
Se le concede 752
Ley del Congreso concediendo la garantía del 6 % al ferrocarril 752
Concesion Pickering y Orihuela; caducidad del contrato Costas y Pezet. 753
Contrata entre el señor Administrador del Tesoro y los señores D. José Pickering y D. Manuel A. Orihuela 753
Se manda extender la escritura 759
Ampliacion de la garantía concedida y aumento del capital para su construccion 760
Caducidad de la contrata de 12 de Noviembre de 1864 760
Orden para convocatoria 761
Se consulta al Fiscal 761
Dictámen fiscal 762
Decreto supremo aprobatorio 764

Iquique á la Peña.

Páginas.

Concesion á favor de Montero Hermanos..... 773
Vista fiscal..... 774
Vista fiscal sobre concesion del ferrocarril á Bolivia..... 777
Se concede á Montero Hermanos la prolongacion del ferrocarril de Iquique á la frontera de Bolivia..... 778
Denegacion de las peticiones de D. Juan Williamson..... 780
Próroga solicitada por Montero Hermanos..... 780
Decreto supremo..... 781
Cancelacion del contrato..... 781

Patillos á la Esperanza.

Los señores Montero Hermanos permiten su construccion..... 782

Pisagua á Sal de Obispo.

Propuesta para su construccion..... 767
Informe de la Direccion General de Hacienda..... 768
Vista fiscal..... 768
Concesion á favor de Orihuela y Pickering..... 769
Vista fiscal..... 769
Concesion á favor de Montero Hermanos..... 771

Quebrada á Cañete. — Tacna á la frontera boliviana.

Concesion para construir el ferrocarril de la Quebrada á Cañete..... 725
Ley que autoriza la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera boliviana..... 725
Nómbrase una comision científica para estudiar el trazo..... 726
Autorizacion á D. Enrique Meiggs para hacer los estudios..... 726
Bases para el contrato..... 727
Aviso oficial..... 732
Concesion..... 732
La Municipalidad urge por la construccion del camino..... 734
El Gobierno toma acciones en la empresa..... 735
Principio del trabajo..... 739
Se modifica el contrato..... 739
Pago de las acciones del Gobierno..... 740

FERROCARRILES DE TRUJILLO.

Trujillo á Cajamarca.

Páginas.

Mándase practicar los estudios..... 743
Acta de los vecinos para manifestar su gratitud 743
Se ordena que el ingeniero Sieber dé cuenta de los estudios... 745
Razon del estado en que se hallan los estudios del ferrocarril..... 745
Se autoriza á D. Vicente Gonzalez Pinillos para hacer los estudios.... 748

Trujillo á Eten.

Acéptase la propuesta para hacer los estudios..... 784
Prorógase el plazo para hacer los estudios..... 784
Deniégase el pago de los estudios 785

Trujillo á Garita de Moche.

Admítese la propuesta para hacer su estudio..... 785
Se manda practicar los estudios..... 785

Trujillo á Salaverry.

Contrato..... 786
Ancho de la via 788
Rescision del contrato..... 788
Rehabilitacion del contrato..... 789
Proponen cambiar el camino de Malabrigo á Ascope por el de Salaverry á Trujillo y Chocope..... 789
Créase la "Compañía de los ferrocarriles de Trujillo," tomando el Gobierno bonos por 1.500,000 soles..... 791
Piden aclaraciones al decreto supremo fecha 6 de Agosto de 1871..... 793
Aclaraciones del contrato..... 796
Instalacion de la sociedad..... 797
Pide se declare fenecida la contrata ó se haga la obra por cuenta del Gobierno..... 797
El Gobierno toma la obra por su cuenta..... 798
Abónanse los gastos..... 799
Convocatoria 799
Aviso oficial..... 800
El vecindario ofrece trabajar por media paga..... 805
Nueva convocatoria..... 806
No se aceptan las propuestas..... 806
Contrato..... 806
Reparticion de terrenos..... 809
Nuevo contrato con el señor Larrañaga..... 810
Adelanto de fondos..... 813

Páginas.

Se dispone que el Banco de Lóndres, Méjico y Sur-América sastifaga á D. Pedro T. Larrañaga el importe de los certificados..... 891
Informe del ingeniero encargado de inspeccionar los trabajos..... 892
Tarifa..... 895
Se abre el tráfico público la seccion de Salaverry á Chocope..... 896
Se aprueba la cuenta presentada por D. Pedro T. Larrañaga..... 896
Se nombra al ingeniero Erckman interventor de los ferrocarriles..... 896

Miscelanea.

El Perú y Mr. Meiggs..... 898
Liquidacion de cuentas de Obras Públicas..... 901
De la Memoria de Obras Públicas presentada al Congreso ordinario de 1874..... 907
Propuestas hechas al Supremo Gobierno por el señor D. Enrique Meiggs..... 912
De la Memoria de Obras Públicas presentada al Congreso de 1876.... 926
Instrucciones á los comisionados D. E. Althaus y D. Francisco Rosas.. 935
Los ferrocarriles del Perú en 1877..... 937

INDICE DEL TOMO SEGUNDO

DE

LOS FERROCARRILES DEL PERÚ.

	Páginas.
Prolegómenos	1
Introduccion	5
Historia de los ferrocarriles del Perú	17
Naturaleza de los ferrocarriles del Perú	47
Datos importantes sobre ferrocarriles y su legislacion	51
Leyes y disposiciones legales sobre ferrocarriles	55
El Congreso manda construir el de Lima al Callao	55
Veto del Ejecutivo	55
El Congreso insiste	55
Ley que autoriza la construccion del de Arica á Tacna	56
Ley para el de Chorrillos	56
Ley para los de Pacasmayo á Cajamarca y de Huaraz á Santa	56
Ley para el de Islay á Arequipa	57
Ley para el de Ica á Pisco	57
Proclamacion de la ley para el de Jauja	58
Ley que da 6 ℘ al de Iquique á la Noria	58
Resolucion en favor del de Pisco á Ica	59
Resolucion sobre el de Jauja	59
Resolucion que da 7 ℘ al de Ica á Pisco	59
Resolucion para concluir los estudios del de Jauja	59
Resolucion del Congreso para que se continúen los estudios de los de Chimbote y Pacasmayo	60
Ley del Congreso garantizando el 7 ℘ de interés al de Arequipa	60
Ley general sobre construccion de ferrocarriles y emision de bonos	60
Ley que autoriza la construccion del de Tacna á la frontera de Bolivia.	60
Ley relativa á los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y otros	61
Ley que autoriza la construccion de nuevos ferrocarriles	61
Sobre las ventas de bienes nacionales en épocas de Gobiernos de hecho.	62

Páginas.

Decreto contra los opositores al ferrocarril..... 63
No ha lugar á exencion del servicio militar..... 63
Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora..... 63
Bases propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarriles..... 63
Disposiciones reglamentarias..... 65
Telégrafo de soga..... 66
Concédese el tramway sin responsabilidad del Gobierno..... 66
Aclaracion.— Derecho de cruzar..... 67
Multa general impuesta á los que no cumplan su compromiso..... 67
Timbres en las escrituras de ferrocarriles..... 67
Pena por daños y perjuicios..... 67
Reglas para las tasaciones..... 68
Prohibiendo la oradacion de boletos..... 68
Apremio á los que hagan estudios..... 69
Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. — Derecho de timbres..... 69
Decreto sobre fianzas al Estado..... 69
Señálase puerto al ferrocarril de Arequipa..... 70
Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo..... 70
Pide cuenta de las obras públicas..... 70
Exige un parte mensual de los trabajos de ingeniería..... 71
Derecho de muellaje..... 71
Nuevo nombre para Pacocha..... 71
Estacion general de ferrocarriles en Lima..... 71
Expropiacion..... 71
Del modo de proceder en la enagenacion forzada..... 72
Que los certificados indiquen el trabajo y sus valóres..... 72
Reglas para los empresarios de obras públicas..... 72
Regla general para la aprobacion de estudios..... 73
Franqueo de cartas en los ferrocarriles..... 74
El Gobierno se reserva la iniciativa en las obras públicas..... 74
Minas y ferrocarriles peruanos en Europa..... 74
Los billetes de banco no son de recibo forzoso..... 75
El ferrocarril auxilia á la iglesia..... 75
No se dan privilegios por cosas conocidas..... 75
Se desaprueba el pago de trenes extraordinarios..... 75
Reglamento General de los Ferrocarriles del Perú..... 77
Reglamento General de Señales para los Ferrocarriles del Perú..... 87
Reglamento especial del ferrocarril de Lima á Chancay..... 89
Prácticas legales observadas por el Supremo Gobierno con respecto á ferrocarriles..... 97

FIN DEL ÍNDICE.

Páginas.

Decreto contra los opositores al ferrocarril..... 63
No ha lugar á exencion del servicio militar..... 63
Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora..... 63
Bases propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarriles..... 63
Disposiciones reglamentarias..... 65
Telégrafo de soga..... 66
Concédese el tramway sin responsabilidad del Gobierno..... 66
Aclaracion.— Derecho de cruzar..... 67
Multa general impuesta á los que no cumplan su compromiso..... 67
Timbres en las escrituras de ferrocarriles..... 67
Pena por daños y perjuicios..... 67
Reglas para las tasaciones..... 68
Prohibiendo la oradacion de boletos..... 68
Apremio á los que hagan estudios..... 69
Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. — Derecho de timbres..... 69
Decreto sobre fianzas al Estado..... 69
Señálase puerto al ferrocarril de Arequipa..... 70
Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo..... 70
Pide cuenta de las obras públicas..... 70
Exige un parte mensual de los trabajos de ingeniería..... 71
Derecho de muellaje..... 71
Nuevo nombre para Pacocha..... 71
Estacion general de ferrocarriles en Lima..... 71
Expropiacion..... 71
Del modo de proceder en la enagenacion forzada..... 72
Que los certificados indiquen el trabajo y sus valores..... 72
Reglas para los empresarios de obras públicas..... 72
Regla general para la aprobacion de estudios..... 73
Franqueo de cartas en los ferrocarriles..... 74
El Gobierno se reserva la iniciativa en las obras públicas..... 74
Minas y ferrocarriles peruanos en Europa..... 74
Los billetes de banco no son de recibo forzoso..... 75
El ferrocarril auxilia á la iglesia..... 75
No se dan privilegios por cosas conocidas..... 75
Se desaprueba el pago de trenes extraordinarios..... 75
Reglamento General de los Ferrocarriles del Perú..... 77
Reglamento General de Señales para los Ferrocarriles del Perú..... 87
Reglamento especial del ferrocarril de Lima á Chancay..... 89
Prácticas legales observadas por el Supremo Gobierno con respecto á ferrocarriles..... 97

FIN DEL ÍNDICE.

3 6105 009 619 557

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD AUXILIARY LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(415) 723-9201
All books may be recalled after 7 days

DATE DUE